Mg
19

Photo

F.N.S.P.
Bibliothèque

Cote : Mg 19

Ne pas communiquer cet ouvrage

Servir la microfiche :

Mic F. 16-36

BIBLIOTHEQUE FNSP
1 253 980

1G 19

Pierre Drouin

Le Commerce Extérieur de la Chine

Mr Silvestre

1900 M & 19

ECOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

Pierre Drouin

Le Commerce Extérieur de la Chine

Mg 19

1253980

ECOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

Bibliographie

Chambre de Commerce de Lyon - La Mission lyonnaise d'Exploration Commerciale en Chine.

H. Norman - The peoples and politics of the Far-East.

Gundry - China present and past.

Dujardin-Beaumetz - Données statistiques concernant la progression du commerce extérieur de la Chine.

Board of Trade Journal - (Janv. 1899). Trade and shipping in the Chinese treaty ports.

Wakefield - Future Trade in the far-East.

Pierre Leroy-Beaulieu - Le problème chinois. (Revue des Deux Mondes - Nov. 98. Janv. 99).

Marcel Dubois - La conquête du marché chinois (Bulletin de l'Union géographique du Nord de la France - 3e Trimestre 1897).

J. Silvestre - L'Annam et le peuple annamite.

E. Chavannes - Les résultats de la guerre Sino-Japonaise (Annales géographiques 1895-96).

Em. Rocher - Le Yunnan.

Byron Brenan - State of trade at the treaty ports of China (Foreign office papers. 1897)

F. S. A. Bourne - Report on the trade of Central and Southern China - (Diplomatic and consular reports - 1898).

Revue Française de l'Etranger (mars 1899) La pénétration commerciale de la Chine.

Quinzaine Coloniale (Décembre 97). Réveil commercial de la Chine.
Mode de paiement des importations en Chine.

Colonial Office reports. Hong-Kong - (1897). N° 245.

Diplomatic and consular reports, Shanghaï (1897). N° 2.156
Canton - id. - 2.175.

Ecole des Sciences Politiques — Pierre Drouin

Le Commerce Extérieur de la Chine.

Etude sur l'Evolution et l'état actuel du Commerce Extérieur de l'Empire Chinois.

ECOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

Introduction.

La fin du XIX^e^ siècle est caractérisée par l'intensité de la vie économique dans le monde entier; et il n'est guère de pays qui ne participent, depuis plus ou moins longtemps au vaste mouvement industriel et commercial de l'époque actuelle. Il est un Etat, cependant, d'une civilisation très ancienne et très avancée, mais stationnaire depuis plusieurs siècles, qui s'est montré nettement réfractaire à ce mouvement économique : il a fallu plusieurs centaines d'années, des traités, des conventions multiples, des interventions armées destinées à faire respecter ces conventions, pour ouvrir au commerce international une très faible partie du marché chinois, le plus vaste de tous.

L'état actuel des échanges commerciaux en Chine, l'évolution des rapports d'ordre commercial de l'Empire

Chinois avec les nations étrangères, tel est l'objet de la présente étude.

Ce travail comprend trois parties.

La première concerne les conditions dans lesquelles s'est fait et se fait le commerce extérieur de l'Empire Chinois. elle se divise en deux sections : le régime douanier, son histoire et son organisation, d'une part ; l'étude des monnaies, du change, et des usages commerciaux, d'autre part.

La seconde partie est relative au mouvement commercial et maritime de la Chine ; elle comprend : 1° l'étude, en général, du commerce extérieur de cet Etat ; 2° le mouvement de la navigation marchande, ainsi que le trafic des principaux ports ouverts. 3° l'évolution des rapports commerciaux de l'Empire Chinois avec les autres pays, et l'état actuel de ces relations.

La troisième partie est une conclusion des parties qui précèdent : elle expose les ressources multiples de l'immense marché chinois, étudie les causes qui en ont, jusqu'ici, limité le développement, et ce que pourra devenir ce marché, lorsque l'intervention européenne en aura modifié les conditions économiques et politiques.

Première Partie

Conditions du Commerce Extérieur en Chine.

I

Le Régime Douanier

Les Douanes Chinoises avant le traité de Nankin - Intervention anglaise dans l'administration douanière de la Chine - Conférence de Shang-Haï (1854) - Organisation du service au Traité de Tien-Tsin - Douanes maritimes indigènes - Les Li-Kin -

Lorsqu'un Etat est soucieux non seulement de conserver avec les pays étrangers de bons rapports économiques, mais aussi de développer le mouvement de ses échanges internationaux, il doit organiser son système douanier dans ses conditions aussi libérales que possible, et prendre ses dispositions pour que la perception des taxes se fasse de la manière la plus juste. Ce n'est pas ainsi que procédaient les Chinois avant que les clauses du Traité de Nankin ne vinssent modifier quelque peu le régime économique de leur pays.

Le système douanier de la Chine, tel qu'il était appliqué aux marchandises indigènes allant d'un port de l'Empire à l'autre ne pouvait se concilier avec les exigences du commerce étranger.

Avant 1842, c'était presque exclusivement à Canton que les navires des autres nations apportaient leur chargement; c'était là qu'ils embarquaient les marchandises de provenance chinoise à destination de l'Europe.

A Canton, les étrangers s'ils ne bénéficiaient pas

d'un régime douanier très libéral pouvaient compter du moins sur des tarifs assez stables et sur une perception des taxes relativement équitable.

Dans les autres ports, l'administration n'ayant de rapports qu'avec les caboteurs indigènes, pratiquait très arbitrairement cette perception. Théoriquement, les marchandises devaient payer, en moyenne, 7 pour cent aux entrées, 3 pour cent aux sorties ; mais, en réalité, il n'existait pratiquement aucun système de comptabilité.

Reconnaissant, sans doute, l'impossibilité d'exiger de la précision de la part de l'administration des douanes, le gouvernement impérial avait, à une époque antérieure, fixé un tribut déterminé à l'avance pour chaque district de douanes maritimes.

Sous le système de décentralisation usité en Chine, les gouvernements des provinces doivent se procurer leurs propres revenus et payer eux mêmes leurs dépenses. Les mandarins, responsables chacun pour l'administration de sa circonscription maritime et douanière, avaient, en conséquence, deux tributs fixes à fournir, destinés : l'un à alimenter les finances impériales, l'autre les finances provinciales. Une fois ces recouvrements effectués, les mandarins n'étaient pas dans l'obligation de verser le surplus au Trésor. Cela permettait à ces fonctionnaires de trouver, dans leur administration, une source abondante de profits ; mais les finances de l'Etat et des provinces se trouvaient, par là même, privées d'un important supplément de revenus : il résultait de ~~cet état de choses~~ cela que le Trésor Public de la Chine souffrait autant et plus que les commerçants

que les particuliers, de cet état de choses.

Cependant, on arrivait aux environs de l'année 1842, et le commerce européen en Chine, spécialement le commerce anglais, se développait progressivement.
Connaissant les difficultés avec lesquelles le gouvernement chinois essayait d'établir son système de douanes, et l'échec des expériences tentées à cet égard; mû par le désir d'assurer au commerce de ses compatriotes une plus grande sécurité, en même temps que désireux de prouver que les Anglais respectaient la législation douanière de la Chine, Sir Henry Pottinger, insera, dans le traité de Nankin, une clause en vertu de laquelle les agents consulaires britanniques étaient investis des droits suivants.
Il était dit, dans l'article II du traité de Nankin que « Sa majesté la Reine désignerait des surintendants et « officiers consulaires, résidant dans les ports nouvellement « ouverts, pour servir d'intermédiaires entre les commerçants « anglais et les autorités chinoises, et veiller à ce que les « taxes douanières et autres droits, fussent fidèlement « acquittés par les sujets de Sa Majesté. ».
Ce désir de prouver l'honorabilité de ses commerçants n'était, en réalité, pour le gouvernement anglais, qu'une manière d'intervenir dans l'administration douanière de l'Empire; et l'on retrouve dans cette intervention, le principe qui fera confier, plus tard, à un haut personnel étranger, le service des Douanes Maritimes Chinoises.
La France et les Etats-Unis qui, depuis 1844, à la suite de conventions avec la Chine, avaient vu se développer le mouvement de leur commerce dans les ports ouverts, voulurent aussi profiter de ce droit d'intervention en matière douanière dont bénéficiaient les Anglais.
Le 29 juin 1854, eut lieu une conférence entre Wou, taotaï de Shang-Haï, MM: Alcock consul Britannique, Murphy consul des Etats-Unis et Edan, consul de France. Voici ce qui fut décidé dans cette conférence:

Les négociateurs admettant, pour la forme que la principale difficulté dans les rapports entre les douanes chinoises et le commerce international, avait été jusqu'ici, l'absence de fonctionnaires connaissant les langues étrangères, déclarèrent que le remède s'imposant de lui-même à cet état de choses, était l'introduction d'un élément étranger dans le service.
Il fut donc convenu que le Taotaï désignerait un ou plusieurs étrangers occupant des situations élevées et d'une parfaite honorabilité, pour remplir les fonctions d'Inspecteurs des douanes, assistés d'un personnel mixte d'agents étrangers et indigènes.
Le premier inspecteur fut Sir Thomas Wade, consul d'Angleterre à Shang-Haï ; il résigna ses fonctions en 1855 et fut remplacé par Mr Horatio. N. Lay, vice-consul et interprète.
C'est véritablement à dater du Traité de Tien-Tsin que le service international des Douanes chinoises prit de l'extension et fut définitivement organisé.
Quand, après la guerre de l'opium, les négociateurs français, anglais et chinois conclurent le traité de Tien-Tsin, on décida que la nouvelle organisation douanière serait étendue à tous les ports de l'Empire ouverts au commerce étranger.
Le gouvernement chinois avait, en effet, rapidement remarqué l'honnêteté de ses agents européens et américains et surtout les revenus croissants que le Trésor retirait des douanes, depuis la transformation du service.
A partir de 1863, l'inspection générale des Douanes maritimes Impériales fut confiée à un habile administrateur, Sir Robert Hart qui organisa le service, tel qu'il fonctionne actuellement.

Aujourd'hui, les Douanes Maritimes Impériales Chinoises constituent, à Pékin, le Imperial Chinese Custom's Department, administré par un Inspecteur général résidant dans la capitale du Céleste-Empire.
Au dessous de l'inspecteur sont les Commissaires, Sous-commissaires, chefs-assistants, assistants, clercs, médecins, marins et employés divers, constituant un personnel total de 4300 agents. Ce personnel est réparti en trois services : 1° le "Revenue Department" chargé de la trésorerie, du service intérieur et de la direction générale du service ; 2° le "Marine Department" ayant dans ses attributions la navigation, les travaux, les ports, les phares, etc ; 3° l'"educational Department" chargé du service de l'instruction que donne aux indigènes une université dépendant de l'Administration des Douanes. on enseigne, dans cet établissement, les langues européennes, les mathématiques, les sciences naturelles, la législation commerciale, le droit international, etc ; de nombreux élèves de ce collège forment, en grande partie, le personnel administratif chinois qui assiste les agents supérieurs européens des Douanes Impériales.
Les Douanes chinoises ont des commissaires dans les ports maritimes et fluviaux ouverts au commerce européen.
En Europe, cette administration est représentée par un secrétaire général résidant à Londres, et ayant rang de commissaire.
A Shang-Kai, les Douanes Maritimes ont un bureau de statistique et possèdent une imprimerie où se publient périodiquement divers documents répartis en 4 séries de publications : les Service Series, qui comprennent les documents administratifs, les Statistical Series, les Special Series contenant des

mémoires étendus sur les principaux produits chinois d'exportation : soie, thé, etc. - les Miscellaneous Series, ou mélanges, contenant la liste des phares, les catalogues des expositions (Vienne, Paris, Philadelphie, Berlin, Londres, etc).

Le service des Douanes Maritimes est assuré par des vapeurs, six croiseurs, des canots à vapeur et des barques. Les dépenses annuelles de cette administration ne dépassent pas 10 millions de francs, alors que le revenu total moyen, est parun, de 100 millions de francs.

Les Anglais n'hésitent pas à proclamer le système actuel des Douanes Chinoises le mieux organisé de tous les services similaires existant dans le monde ; il faut reconnaître que c'est un des plus efficaces et des plus libéraux, car les finances impériales ont grandement bénéficié de la nouvelle organisation douanière de la Chine ; chaque année, ce service verse au Trésor des revenus considérables : Les chiffres suivants qui indiquent les recettes des Douanes Maritimes pendant les meilleures années, prouvent les avantages que retire le Gouvernement Chinois des services de ses fonctionnaires étrangers :

1863.	8.509.527	haïkwan Taëls.
1864.	7.872.257	———
1874.	11.497.273	———
1884.	13.510.712	———
1893.	21.989.300	———
1894.	22.500.000	———
1895.	22.000.000	———

Ce dernier chiffre (22 millions de taëls) comprend les taxes à l'importation et à l'exportation, les droits

spéciaux sur l'opium, les droits de cabotage, les droits de transit et les droits de tonnage; voici les revenus procurés au Trésor par chacun de ces droits.

Taxes à l'exportation	9.900.000	H. taëls
Taxes à l'importation	6.300.000	»
Droits sur l'opium	4.250.000	»
Cabotage	1.250.000	»
Transit	700.000	»
Droits de tonnage	300.000	».

Outre les douanes maritimes impériales, il existe, en Chine, des Douanes Indigènes comportant des taxes payées par les jonques chinoises qui naviguent de port en port.

Enfin, les marchandises qui circulent sur le territoire de l'Empire, doivent acquitter les droits que comportent les Li-Kin. Les Li-Kin sont ana=logues aux douanes intérieures de notre ancien régime; mais ils sont beaucoup plus nombreux et donnent lieu à des taxes exorbitantes, qui triplent et quadruplent le prix de la marchandise, pour peu qu'elle transite entre deux points assez éloignés. Il y a là un abus qui constitue l'un des principaux obstacles au développement du commerce chinois. Les étrangers ont tenté de remédier à cet état de choses en obtenant de l'ad=ministration l'établissement de passes de transit.

Théoriquement, ces passes devraient permettre aux marchandises qui ont acquitté les droits de transit de circuler librement à travers l'Empire; mais, en réalité, cela n'empêche nullement les autorités locales de susciter des difficultés aux commerçants, et les nombreuses formalités aux fréquentes

barrières des douanes intérieures n'en continuent pas moins à retarder considérablement la circulation des marchandises.

Telle est, dans ses grandes lignes, l'organisation douanière de la Chine ; si les institutions indigènes laissent beaucoup à désirer, le service confié aux étrangers, au contraire, fonctionne de la manière la plus satisfaisante pour les intérêts financiers de l'Empire et pour la sécurité du commerce international.

L'œuvre des agents de l'administration des Douanes Maritimes Impériales a été grandement appréciée par le Gouvernement Chinois qui a conféré à plusieurs d'entre eux de hautes dignités civiles ; le personnel de ce service comprend, en effet, des hommes expérimentés et capables dont quelques uns sont des indigènes que leur situation a mis en contact intime avec les langues, les idées et les mœurs européens.

On peut affirmer que ce ne sera pas le moindre service rendu à la Chine par l'Administration des Douanes Maritimes que d'avoir donné aux Chinois une très haute idée de la civilisation européenne en mettant sous leurs yeux l'exemple d'une institution que des étrangers administrent avec tant de probité et de compétence.

II

Monnaies. Change. Usages Commerciaux.

Histoire monétaire de la Chine. Système actuel: monnaie de cuivre — monnaie d'argent. (taël, dollar, influences de la dépréciation de l'argent). Papier-monnaie. Banques. Poids et mesures.

La facilité des échanges commerciaux d'un pays est subordonnée non seulement à son système douanier, mais aussi à son régime monétaire, qui constitue la plus importante des conditions du commerce extérieur d'un Etat.

L'économie politique nous enseigne les qualités que doit présenter la monnaie pour jouer le rôle d'un parfait instrument d'échange : petit volume, divisibilité parfaite, proportion constante entre le poids de la monnaie et sa valeur. En étudiant l'évolution du régime monétaire de la Chine et son système actuel, on constate que les Chinois très experts cependant dans les choses relatives aussi bien à la monnaie fiduciaire qu'à la monnaie métallique, ne sont point parvenus à établir un système monétaire remplissant exactement les conditions nécessaires pour faciliter et développer le mouvement de leurs échanges internationaux.

Les diverses sociétés humaines, quand le besoin d'un instrument de circulation se fit sentir, ne se servirent pas tout de suite de la monnaie telle qu'on la trouve aujourd'hui chez les peuples civilisés.

D'abord, les paiements se firent en nature : on échangeait tel produit contre tel autre. Mais, pour faciliter les transactions, on prit un objet usuel pour servir de mesureur général des prix dans les échanges, c'est ainsi que firent les Chinois.

Leur premier étalon monétaire ne fut pas une pièce d'or, d'argent ou de cuivre; ils se servirent tout d'abord de peaux qui, selon leurs dimensions, valaient plus ou moins cher; le bétail servit aussi de monnaie. Plus tard les instruments d'échange furent des pièces de soie dont la monnaie chinoise garda longtemps la forme appelée tessère.

De bonne heure, les Chinois connurent la monnaie de cuivre sous une forme très spéciale: ils considéraient le cuivre comme un métal précieux et s'en servaient pour fabriquer des représentations minuscules des objets servant aux échanges

Ces petits objets constituaient la monnaie; on en a retrouvé ayant la forme de couteaux (tao); ils étaient terminés par des anneaux servant à les enfiler; mais plus tard, c'est l'anneau seul qui est devenu la monnaie; ces pièces appelées tsien, sapèques, ou cash sont rondes et percées au milieu d'une ouverture carrée.

Cette monnaie, d'une origine très ancienne, est encore aujourd'hui la monnaie usuelle de la Chine.

Dans l'évolution de leur système monétaire, les Chinois n'ont pas fait uniquement usage du cuivre comme monnaie métallique: à une époque très reculée, ils se sont aussi servis de l'or, de l'argent, du fer et de différents alliages.

De nombreuses années avant l'ère chrétienne, le célèbre empereur Tsin-Chi-Kouang-Ti fit frapper des pièces de monnaie d'or qui disparurent de la circulation lorsque la dynastie des Tsin fut remplacée par celle des Han.

L'Empereur Wou-Ti fit faire des pièces contenant un alliage d'étain et d'argent et comportant une valeur nominale bien supérieure à leur valeur

intrinsèque, ce qui fit éprouver au régime monétaire de la Chine les vicissitudes qui résultent presque toujours des essais de cette nature. L'adversité donna à ce monarque une leçon de prudence; et bientôt, il institua une Mine d'Etat sous la haute direction de trois fonctionnaires de l'Académie des Sciences, qui paraissent avoir réellement tenté de doter l'Empire d'un solide système de monnayage.

Mais, le nombre des contrefacteurs se multi=
=pliait, malgré la sévérité des punitions infligées aux faux-monnayeurs; et cela causait un tel trouble dans les affaires financières du pays que, dans le siècle suivant, des hommes d'état chinois proposèrent délibérément d'abolir la monnaie métallique, et de reprendre, comme moyens-termes dans la mesure des échanges, les pièces d'étoffe et de cuir dont on se servait autrefois.

A l'heure actuelle, les Chinois se servent, dans leurs transactions commerciales, du taël (mon=
=naie d'argent), des tapèques (monnaie de cuivre) et des monnaies étrangères introduites en Chine par les commerçants européens et américains.

Le taël est un lingot d'argent de poids et de valeur variables; on distingue, en Chine, deux espèces du taël: le taël Shang-Haï dont on se sert dans le commerce et le taël Haïkwan qui est l'unité monétaire employée par les Douanes Maritimes dans leur comptabilité.

Le rapport entre ces deux espèces de taëls peut être exprimé de la manière suivante:

100 Taëls Haïkw. = 111,40 Taëls Shanghaï.

En étudiant la question de la dépréciation du métal argent dans ses rapports avec le mouvement du commerce extérieur de la Chine, nous verrons l'écart considérable entre la valeur intrinsèque de ce métal et sa valeur nominale. Le taël valait, il y a environ vingt ans, 8 francs, 25.
Les chiffres suivants qui indiquent la valeur du taël haïkwan, montrent la baisse considérable qu'a subie cet étalon monétaire, en peu de temps:

		Francs.
1893.	environ.	5.
1894	———	3, 85.
1895	———	3, 75.

Actuellement, le taël ne vaut guère plus de 3 francs, 50.
La monnaie de cuivre est représentée en Chine par un étalon très ancien, les sapèques, tsien ou cash, sortes de disques percés au milieu d'une ouverture carrée servant à les enfiler: on en fait des chapelets de mille divisés en six parties de cent: ce sont les ligatures appelées aussi min ou kouan.
Les multiples du tsien sont le candarien qui égale 10 tsien; le mace égalant 10 candaréens ou 100 tsien, et le liang égalant 10 maces, 100 candariens ou 1.000 tsien. Le rapport entre la monnaie de cuivre et la monnaie d'argent, en Chine, devrait théoriquement s'exprimer de la manière suivante:

1 Taël = 1000 Tsien.

mais, en pratique, le taux du change varie, et l'on donne couramment 1500 et même 1800 sapèques pour un taël.
Les variations du taux de la monnaie d'argent, et la diminution constante de sa valeur, sont dues, en Chine, à la dépréciation de ce métal, comme dans tous les pays qui pratiquent le monométallisme-

Les progrès croissants de l'extraction des mines argentifères dans le monde, la préférence accordée à l'or dans le commerce international, la supériorité du chiffre des exportations des pays de l'Extrême-Orient sur celui des importations européennes dans ces pays ont créé, entre les Etats qui effectuent leurs opérations commerciales en se servant des monnaies d'or et d'argent, et ceux qui ne font usage que de ce dernier métal, une très sensible différence de niveau dans leurs situations commerciales respectives.

C'est aux Indes Britanniques, en Indo-Chine et en Chine que les échanges commerciaux ont surtout à souffrir de cet état de choses.

Jusque vers 1893, les commerçants et manufacturiers étrangers qui importaient en Chine, leurs marchandises, pouvaient obvier à la difficulté de la manière suivante : comme l'écart n'était pas très considérable dans le rapport de valeur d'échange entre l'or et l'argent, ils réduisaient le prix en or de leurs produits proportionnellement à la baisse de la valeur d'échange de la monnaie d'argent, de sorte que les consommateurs chinois payaient les marchandises européennes, en argent, environ le même prix qu'elles eussent coûtées, payées en monnaie d'or.

Mais la révocation de l'Act Sherman, et la fermeture des hôtels des Monnaies des Indes, vinrent changer complètement la face des affaires. La valeur d'échange du taël passa rapidement de 8 francs à 5 francs ; le prix en argent des marchandises anglaises, par exemple, dut être considérablement élevé pour que le commerçant y pût

trouver son bénéfice et le même prix en or.
Ce sont principalement les fabricants-exportateurs de colonnades anglaises à qui nuit cet état de choses ; car, grâce au bon marché et aux autres qualités de la main d'œuvre chinoise et grâce surtout à cette différence favorable du change, ses monnaies, ses étrangers et même ses indigènes ont établi sur place des manufactures qui contribuent, en partie, à créer, en Angleterre, cette redoutable crise du coton, si funeste aux manufacturiers de la Grande-Bretagne.
Outre les monnaies indigènes, on se sert aussi, en Chine, dans les transactions commerciales, de certaines monnaies étrangères qui ont été apportées sur les marchés de l'Extrême-Orient pour les négociants européens ou américains. Le plus ancien type de monnaie étrangère que l'on retrouve encore sur les marchés chinois est le Carolus Dollar, qui est l'ancienne piastre espagnole.
L'exploitation des mines du Pérou et du Mexique au XVI^me^ siècle avait doté l'Espagne d'un énorme stock d'argent ; les piastres Carolus frappées avec ce métal furent répandues sur tout l'Extrême Orient où l'Espagne faisait alors un grand commerce maritime et colonial ; la Chine qui vendait beaucoup de soie aux Espagnols en absorba, pour sa part, une quantité considérable ; mais on ne trouve plus guère cette monnaie sur les marchés de l'Empire ; car la plus grande partie a disparu.
Quand le dollar mexicain vint remplacer le carolus, toutes les piastres espagnoles qui avaient pu être retrouvées avaient repris le chemin de

l'Espagne où la hausse de leur valeur courante fut telle qu'il devint très lucratif, malgré la baisse de l'argent, d'aller les chercher en Chine où elles firent longtemps prime, pour les rembarquer à destination de l'Europe.

La monnaie courante étrangère la plus usuelle en Chine est maintenant le dollar mexicain (le Taël haïkwan vaut environ 1 piastre mexicaine, 54); mais cette monnaie est très défectueuse; la frappe en est souvent mauvaise et la qualité d'alliage inférieure. Il faut ajouter que les Chinois eux-mêmes altèrent souvent les pièces de monnaie pour en retirer un certain poids d'argent pur qu'ils remplacent par du métal vil en quantité telle que ces pièces rendent le même son et ont le même poids que la monnaie non altérée. Il résulte de là, pour le commerce, une grande insécurité à laquelle les négociants remédient en prenant à leur service des employés chinois appelés compradors, familiarisés avec le commerce des monnaies et chargés, dans les transactions, de recevoir les paiements et de vérifier l'authenticité et la valeur des dollars et taëls qu'ils encaissent.

Malgré ces divers cas d'infériorité, la piastre mexicaine est la monnaie étrangère ayant le plus cours dans l'Empire Chinois, et elle n'a pu être remplacée par aucune autre de celles que les étrangers ont tenté d'y introduire. Cependant, on rencontre aussi, dans les ports ouverts, le trade-dollar des Etats-Unis, les monnaies japonaises, la piastre indo-chinoise, etc, mais en faible quantité.

A Hong-Kong et dans les colonies anglaises des Straits-Settlements, ce sont les monnaies chinoises et les

monnaies usitées étrangères en Chine qui ont également cours ; mais la Chambre de Commerce de Hong-Kong, à la demande des négociants de la colonie, a adressé au Gouvernement de la Grand. Bretagne un appel tendant à obtenir le remplacement des monnaies indigènes et étrangères des possessions Britanniques en Chine par un dollar anglais qui serait l'étalon unique à Hong-Kong et dans les possessions du Détroit.

Aucune mesure n'a encore été prise à ce sujet, mais on doit reconnaître que les négociants ne sont pas mal fondés à se plaindre de cette instabilité et de cette multiplicité des monnaies qui compliquent singulièrement les échanges.

On ne peut terminer cette étude sur les monnaies de la Chine sans parler de la circulation fiduciaire en usage chez les habitants du Céleste Empire, depuis un temps immémorial. Les premières tentatives d'établissement du billet de change (Kiao-Tse) furent faites au VII^e siècle, sous l'Empereur Hien-Tsoung ; mais ce fut seulement au X^e siècle sous la Dynastie des Soung que ce système monétaire reçut son complet développement ; à cette époque, en effet, le règne du papier-monnaie fut très florissant : on en fit même un usage excessif : les Mongols, ~~qui~~ pensaient trouver là une source certaine et inépuisable de richesses ; Marco-Polo raconte qu'il fut stupéfié de la facilité avec laquelle le Grand-Khan accumulait l'or, l'argent et les pierres précieuses en retour du papier-monnaie qu'il échangeait contre ces richesses et qui circulait ensuite librement à travers ses Etats.

A l'heure actuelle, on retrouve encore, sous la dy=
=nastie des Mings, le billet de banque en Chine et,
là encore, comme pour la monnaie métallique, les
négociants ont à se méfier des billets contrefaits
qui circulent dans l'Empire du Milieu, malgré les
peines sévères édictées contre les faux-monnayeurs.
Le papier-monnaie qu'émet le Gouvernement
Impérial n'est pas le seul en circulation : la monnaie
fiduciaire comprend aussi les effets de quelques
banques étrangères établies dans les ports ouverts.
Les opérations de ces maisons consistent dans le
paiement des importations européennes en Chine ;
les importateurs font traite sur les places chinoises ;
Hong-Kong, Shanghaï, Canton, etc ; ces traites sont
négociées soit par la Banque Russo-Chinoise, soit
par la Deutsch-Asiatische Bank, soit par la
Hongkong and Shanghai Banking Corporation, etc
qui prêtent leur concours aux industriels et
aux commerçants pour la présentation des traites
et la rentrée des fonds à l'échéance.
La question des mesures de poids et de capacité en
Chine, importante surtout pour le commerce
intérieur, présente cependant quelque intérêt
au point de vue des échanges internationaux,
car certaines de ces mesures (le picul, par exemple)
sont usitées dans l'évaluation des exportations. elles
montre aussi combien, en Chine, les usages ont
de l'influence, sur les affaires commerciales.
Les mesures de capacité sont :

le che = 10 ton ou 100 cheng ou 1000 ho.
le ton = 10 cheng (pinte) ou 100 ho.
le cheng = 10 ho.
le ho.

De même que pour les monnaies, ces rapports sont

fictifs, et la pratique n'en tient généralement pas compte.

Les mesures de poids sont les suivantes :

Le kin ou catty = 0 Kg. 604 gr. = 16 taëls.
le taël ..... = 0 » 037 gr.
le picul ..... = 60 » 453 gr = 100 catties.
le chi ..... = 120 ».

Dans les exportations, le poids des marchandises comme le riz et le thé est évalué en piculs ; c'est une mesure également usitée en Indo-Chine et dans l'Inde.

En Chine, c'est l'usage local du commerce qui détermine la longueur du pied, le nombre de catties au picul, le rapport à la ligature, le poids du taël, la tolérance sur le titre de l'argent ; le fait commercial y est une chose purement pratique et qui n'a pas, comme chez nous, une existence légale et juridique.

On conçoit facilement que, dans de semblables conditions, le commerce extérieur ne progresse que lentement.

En résumé, si l'on examine les conditions dans lesquelles se font, en Chine, les transactions, on constate que seul, le régime douanier de l'Empire présente aux étrangers des garanties de sécurité ; et encore, ne faut-il point parler ici des conditions douanières du commerce intérieur qui constituent un si sérieux obstacle au mouvement des échanges.

Quant aux conditions relatives au système monétaire et aux usages commerciaux, elles sont caractérisées par une instabilité enlevant aux opérations commerciales toute fixité, et par une insécurité qui n'est pas faite pour encourager les commerçants.

La diminution constante et progressive de la valeur du taël, la multiplicité des étalons obligeant

à ses calculs complexes, la circulation de monnaie fausse et de billets contrefaits, l'existence de douanes intérieures, voilà autant de plaies qui frappent les échanges internationaux de la Chine et qui limitent le mouvement de son com=
=merce extérieur en même temps que son dévelopge=
=ment économique en général.

L'intervention étrangère en Chine a déjà rendu un immense service au commerce international dans les mers de l'Extrême-Orient en obtenant du gouver=
=nement chinois la création d'un service étranger des Douanes Maritimes qui fut organisé de la manière la plus équitable et la plus libérale possible. Faut-il espérer que l'intervention des autres Etats sera assez puissante pour parvenir à suppri=
=mer les obstacles que nous avons signalés comme s'opposant à une progression rapide du mouve=
=ment des affaires en Chine ?

Les étrangers ont déjà obtenu l'ouverture de nombreux ports, des concessions territoriales plus ou moins étendues ; le droit d'établir certaines voies ferrées ; en matière commerciale, ils ont obtenu la création de passes de transit pour les douanes intérieures et à Hong-Kong, les Anglais se préparent à réformer le système monétaire de leurs possessions chinoises en remplaçant les monnaies indigènes et étrangè par un étalon anglais unique. On peut donc croire que, sous ~~les progrès~~ l'influence toujours croissante des gouvernements étrangers, le gouvernement chinois édictera des prescriptions destinées à transformer les conditions du commerce extérieur de l'Empire ; mais en Chine, plus qu'ailleu, la législation ne vaut que par la manière dont elle est appliquée ; les menaces, les sommations

pressantes, les interventions armées des nations européennes parviendront peut-être à modifier complètement les lois de la Chine; mais la civilisation spéciale à ce pays, si ancienne et si profondément enracinée dans l'âme chinoise demeurera longtemps, quoi qu'on fasse, le principal obstacle à la transformation véritable des usages commerciaux de cet Etat.

Seconde Partie

Mouvement commercial et Maritime.

I

Mouvement général du Commerce Extérieur

Statistique du commerce extérieur de la Chine - Importations - Exportations - Matières, denrées faisant l'objet d'un commerce extérieur important: Thé - Opium; - Soie - Coton; riz, etc -

Nous avons étudié dans quelles conditions se fait, en Chine, le commerce extérieur et les obstacles qui rendent si difficile et si pénible le mouvement des échanges de ce pays avec les autres nations. Quels ont été les résultats obtenus par les commer=
=çants étrangers? Quelle est la valeur du mou=
=vement général des importations et exportations de la Chine? -
Les chiffres suivent une progression constante, mais faible; l'Empire Chinois, le plus vaste et le plus peuplé des marchés du monde, n'est cepen=
=dant pas celui où le mouvement des échanges est le plus actif. Si, par exemple, on compare, au point de vue commercial, l'Inde Anglaise et la Chine, on constate que ce dernier pays bien autrement étendu importe et exporte à peine la moitié du chiffre des marchandises importées et exportées par les Indes -

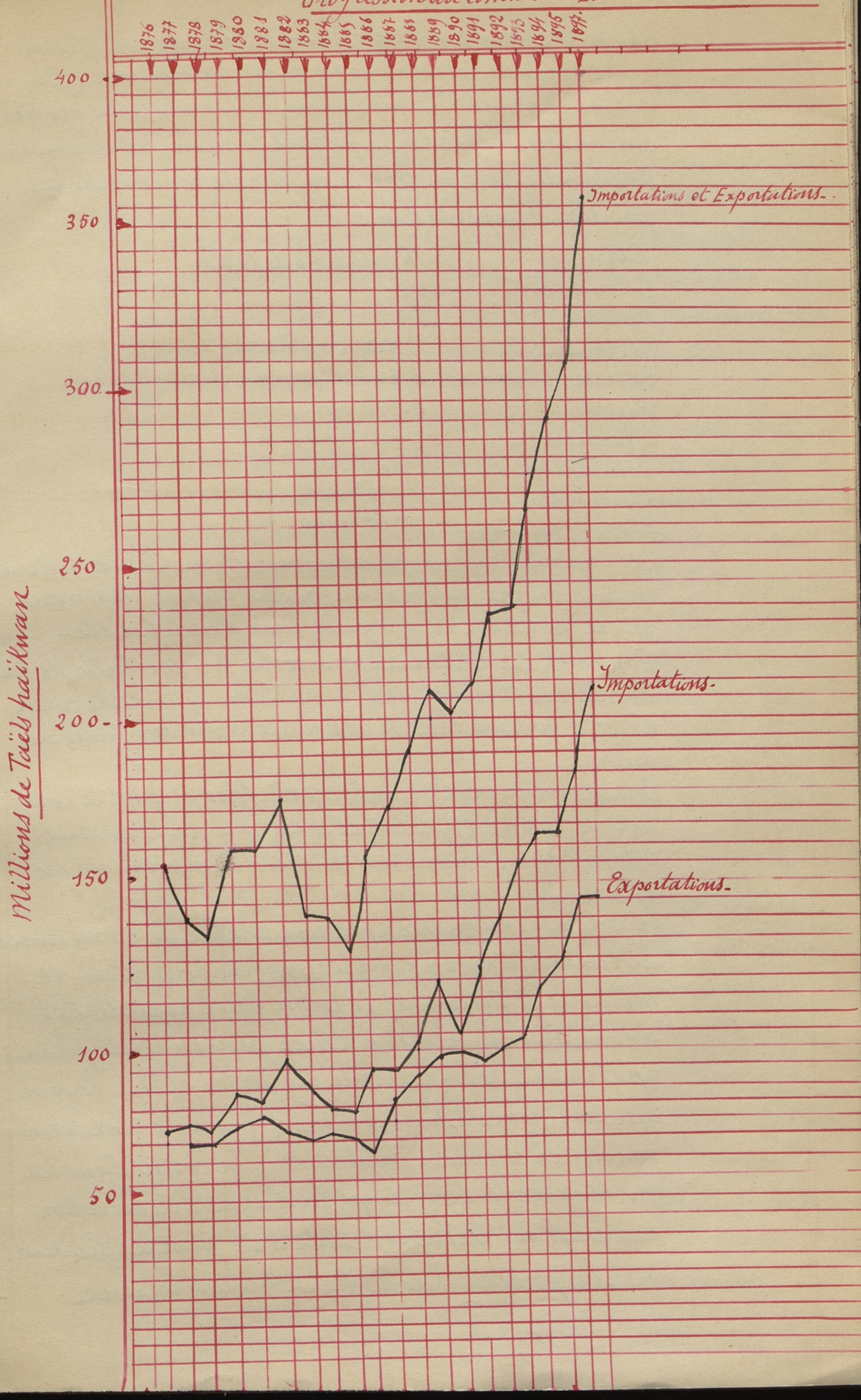
En 1877, le commerce total extérieur de l'Empire Chinois était de 141 millions de Taëls haïkwan; il était en 1887 de 188 millions de taëls et en 1897 de 366 millions de taëls haïkwan.

Les importations sont supérieures aux exportations ce qui s'explique de la manière suivante: la Chine n'ayant pas encore complètement tiré parti de ses propres ressources est obligée de recevoir, de l'étranger, les marchandises qu'elle ne peut encore fournir elle même aux nombreux consommateurs qui peuplent son sol.

Voici quel a été, depuis 1877, la progression du commerce extérieur de la Chine=

Années.	Importations H. Taëls	Exportations H. Taels-	TOTAL
1877.	73.234.000.	80.850.000.	154.084.000
1878	70.804.000.	67.445.000	138.249.000
1879	82.227.000.	67.172.000	139.400.000
1880.	79.293.000.	72.281.000	154.508.000
1881	91.910.000	77.883.000	157.176.000
1882	77.715.000	71.452.000	163.362.000
1883	73.567.000	67.336.000	145.051.000
1884	72.760 000	70.197.000	143.764.000
1885	88.200.000	67.147.000	139.907.000
1886	87.479.000	65.000 000	153.250.000
1887.	102.263.000.	77.206.000	164.685.000.
1888	124.782.000.	85.860.000	188.123.000.
1889	110.000.000	97.000.000	217.182.000
1890	127.000 000	88.000.000	215.000.000.
1891	135.000 000	100 000.000.	235.000.000
1892	133.000.000	102.000.000.	237.000.000
1893	152.000.000	118.000.000.	270.000.000
1844	165.000.000	128.000.000.	293.000.000
1895	171.000.000.	142.000.000.	313.000.000.
1897.	212.000.000	154.000.000.	366.000.000.

Progression du Commerce Extérieur de la Chine



Les principaux articles d'importation en Chine sont l'opium, les cotonnades, le riz, les métaux (fer, cuivre et plomb), les machines, les lainages, les étoffes mélangées, le charbon, le pétrole, le sucre, les allumettes. Voici quelle a été, en 1895, la valeur de chacun de ces produits d'importation :

Riz	14 millions de taëls.	
Cotonnades	53	»
Opium	29	»
Métaux	7.500.000	Taëls.
Pétrole	6.800.000	»
Sucre	6.250.000	»
Machines	2.500.000	»
Allumettes	1.800.000	»
Lainages	3.750.000	»
Etoffes mélangées	250.000	»

Les exportations de provenance chinoise consistent en soie, en thé, coton brut, paille tressée, vannerie, sucre, porcelaine, drogues, feux d'artifice, etc.
En 1895, La Chine a exporté 50.300.000 Taëls de soie, 32.500.000 Taëls de thé, 11 millions de taëls de coton brut, 2.800.000 Taëls de vannerie, 1.750.000 Taëls de sucre.
Comme on le voit, d'après ces chiffres, ce sont le coton, la soie, le thé, l'opium et le riz qui font surtout l'objet d'un commerce extérieur important en Chine.
Le coton vient en tête avec un chiffre de 53 millions de taëls haïkwan pour les importations et de 11 millions de taëls pour le coton brut exporté. Les cotonnades importées en Chine proviennent principalement de l'Angleterre, des Indes et du Japon qui commence à faire à l'Inde Anglaise une sérieuse concurrence pour l'importation du coton dans les ports ouverts. Longtemps, la fourniture du coton aux pays de l'Extrême-Orient a été pour les filateurs et les exportateurs de la Grande Bretagne, une

source abondante de richesses ; mais actuellement, les manufactures anglaises ont a resouter la concurrence indienne et japonaise, et, depuis peu, une concurrence qui ne sera peut-être pas la moins à craindre : la concurrence chinoise elle-même.
C'est en 1893 que la production indigène a infligé le plus sensible échec aux importations anglaises : de 2.500.000 pièce de shirting en moyenne pendant les années précédentes, l'importation est tombée à 600.000 pièces en 1893.
Tout ce qu'on peut dire du coton produit par les Chinois eux-mêmes, c'est que la production en est déjà considérable. Les 11 millions de Taëls haikwan qui représentent l'exportation annuelle de ce produit, sont une partie seulement de la valeur totale de la production. En Chine, le centre de la culture cotonnier est l'immense vallée dans laquelle coule le Yang-Tze. de là, le coton est expedié vers le Tse-Chouen ou vers les ports de la côte, à Shang-haï, à Ning-Po et aux autres provinces. Sauf pendant la guerre de Séces= =sion aux Etats-Unis, alors que les Anglais achetaient sur tous les points du globe les matières premières destinées à alimenter les filatures de Lancashire, la Chine n'avait pas l'habitude d'exporter son coton à l'étranger ; d'ailleurs, elle ne pourrait encore lutter avec l'Egypte ou l'Amérique ni pour la qualité du produit, ni même pour le prix. Mais, la forte baisse de l'argent permet aux manufactures établis en Chine, et ayant à leur disposition une main d'œuvre excellente et peu coûteuse, de lutter avantageusement sur les marchés de l'Empire avec les importateurs étrangers de cotonnades.

En 1892, il n'y avait, en Chine, que trois filatures de coton: l'une en construction à Wou-Chang, une autre de 15.000 broches, fondée par quelques Japonais avec l'appui des autorités locales qui avaient des intérêts dans cette entreprise; l'autre de 25.000 broches et de 550 métiers, organisée par un syndicat indigène, sous le patronage de Li-Hung-Tchang.
Depuis 1893, c'est à dire depuis l'accentuation de la baisse de l'argent, les progrès de l'industrie du coton indigène ont été très rapides.
A Shanghaï qui est le centre de cette industrie, il y avait, l'année dernière, 10 filatures avec 300.000 broches; or, la production industrielle de la Chine n'est pas limitée à Shangaï: des filatures s'élèvent à Canton, Wou-Tchang, Ning-Po, Hankéou; dans le Tze-Chouen, le Vice-Roi se prépare à construire, dans sa province, une filature placée sous une direction et un contrôle officiels.
Sans doute, le temps est encore loin où la Chine cessera d'être tributaire des filatures anglaises, indiennes et japonaises; il n'en est pas moins vrai que l'industrie cotonnière subit, en Angleterre, une crise très grave et permanente, alors qu'en Chine, elle procure, aux étrangers et aux indigènes qui s'y livrent, des avantages incontestables.
L'exportation chinoise des tissus et filés de coton était, avant 1892, tellement insignifiante qu'elle ne figurait pas dans les statistiques des Douanes Maritimes: en 1893 elle était de 6 millions de taëls et en 1895 de 11 millions de taëls; elle avait donc presque doublé dans l'espace de deux ans alors que l'importation étrangère de cotonnades (45 millions de taëls en 1893 et 54 millions de Taëls en 1895) a seule=

=ment augmente d'un septième dans le même espace de temps-

Après le coton, le ~~premi~~ second produit d'importa=
=tion chinoise est l'opium qui représentait en 1895, une valeur de près de 30 millions de Taëls haïkwan
Ce fut seulement au siècle dernier que le goût de l'ivresse de l'opium se répandit en Chine et que les Portugais en introduisirent le commerce-
En 1773, la Compagnie des Indes commença ses expéditions fructueuses. Vers 1800, elle expédiait déjà par an 4.000 caisses de 72 kilos chacune; le prix de revient n'était que de 625 francs; on les revendait 3.200 francs; le succès de l'opium fut inouï en Chine qui était alors un pays de misère, où tout ce qu'on appelle le peuple ne connaissait que souffrance, privation, oppression. Le gouvernement chinois ayant interdit la vente de l'opium, les Anglais organisèrent la contrebande: une mesure radicale était nécessaire; le commissaire impérial Lin fut chargé de bloquer les négociants de Canton dans leurs factoreries et il obtint du surintendant du commerce anglais, le capitaine Elliott, la livraison de vingt-mille caisses d'opium qu'il fit jeter à la mer le 7 Juin 1839; cet incident fut suivi de la guerre que les Anglais déclarèrent à la Chine et connue sous le nom de guerre de l'opium; depuis le traité de Nankin, les Indes Anglaises n'ont cessé d'ap=
=provisionner la Chine d'opium. En 1872, l'importation anglaise de ce produit atteignait 52.000 caisses; mais, actuellement, cette importation fléchit et représente aujourd'hui une valeur moyenne de 28 millions de Taëls; cette diminution des importations est dûe à ce que la Chine s'est mise, elle aussi, à fabriquer son propre poison, de qualité inférieure d'ailleurs et par là même, plus nuisible encore-

La production de l'opium, en Chine, est énorme et va toujours en augmentant; la seule province du Sze-Chouen en exporte environ 150.000 piculs et le Yun-Nam en produit également une notable quantité. Aucune autre des dix-huit provinces de l'Empire ne peut lutter avec ces deux contrées, mais, dans toutes, et surtout en Mandchourie, on pratique sur une plus ou moins grande échelle, la culture du pavot. Au Yunnan, l'opium est, depuis une trentaine d'années, la principale source de richesse du pays. on le cultive sur le flanc des montagnes: la Mission Lyonnaise en a même trouvé à 2600 mètres d'altitude; on peut évaluer à 10 ou 12 millions de francs la valeur de l'opium exporté annuellement du Yun-Nam: le courant le plus fort se dirige vers le Kouang-Si; tout le reste s'écoule vers les autres provinces chinoises ou est introduit au Tonkin en contrebande.

Le thé, dont il se fait une consommation de plus en plus grande en Europe est un des principaux articles de l'exportation Chinoise.
Ce fut en 1667 que la Compagnie des Indes Orientales donna à ses agents à Bantam, l'ordre d'envoyer en Angleterre, 100 livres du meilleur thé qu'ils pourraient se procurer; deux siècles plus tard, ce n'étaient plus 200 livres, mais 75 millions de livres de thé que les Iles Britanniques recevaient de la Chine; et, pendant toute cette période, le Céleste Empire a joui d'une admirable situation commerciale comme étant le seul pays du monde faisant l'exportation du thé.
Mais à la même époque, des Anglais entreprenants

et énergiques, établis dans l'Inde avaient créé des plantations de thé à Assam ; et en 1867 et pendant les années suivantes, l'Inde était en mesure d'envoyer sur le marché de Londres sept, huit et six millions de livres de thé par an. Moins de vingt ans après le succès des thés d'Assam, Ceylan commençait à devenir un rival sérieux pour la Chine et l'Inde. Maintenant, l'importation en Angleterre de thé provenant des Indes et de Ceylan dépasse l'importation des thés de Chine de 132 millions de livres à peu près.

Voici des chiffres montrant la valeur respective des importations indienne et chinoise de thé en Angleterre durant ces dernières années.

	Ceylan	India	Chine
		(millions de livres)	
1886-87.	8.	78	139.
1887-88.	14.	86	117.
1888-89.	26	95	98.
1893-94.	72.	114	54.

Alors que les Indes Anglaises et Ceylan ont augmenté, avec une effrayante rapidité, leur exportation de thé, les exportations chinoises, dans le même temps, ont considérablement diminué. La Chine, qui fut longtemps investie du monopole de la production et du commerce du thé, envoie aux Iles Britanniques, à peine le quart des 130 ou 150 millions de livres de thé qu'elles achètent chaque année.

Avec l'Angleterre, les principaux pays qui importent du thé de Chine sont l'Australie, les Etats-Unis et la Russie. L'Australie, en 1895, a importé environ 15 millions de livres de thé d'origine chinoise et 24

millions de livres provenant de Ceylan et des Indes.
Les Etats-Unis exportent de la Chine une notable quantité de ce produit, mais il est d'une qualité différente que celle du thé consommé par les Anglais; les Américains achètent celui de l'espèce Oo-Long que l'on cultive dans les Provinces Méridionales et à Formose; il y a vingt ans, l'exportation de thé vert de la Chine où destination des Etats-Unis représentait près de 30. millions 000 livres; mais elle est tombée aujourd'hui à 15.000.000.
Les principaux clients de la Chine pour l'achat du thé sont les Russes dont les achats, y compris le thé en briques, sont de 100 millions de livres environ qui se décomposent ainsi.

Thé exporté via Odessa	22 millions livres.	
---------- Tientsin	59	———
------ ports Sibériens	10	———
---------- Kiatchka	6	———

Le thé expédié aux ports Sibériens est ensuite transporté par caravanes à travers la Sibérie; il est aussi expédié sur Kiatchka par Hankow et Fan-Chêng. Le thé ainsi expédié est aggloméré en briques: c'est ainsi qu'il est vendu dans toute la Russie.
Il est difficile de fixer le prix de revient du thé Chinois; il est approximativement de
à bord du navire de chargement; le traité de Tien-Tsin a fixé, pour le thé, un droit de douane de 5 % ad valorem, comme pour les autres produits d'exportation chinoise; mais il fut convenu, pour le thé, que le pourcentage serait transformé en un droit fixe de 2 Taëls ½ par picul.
La soie fut longtemps, en Chine, presque exclusivement le seul article d'exportation; de bonne heure, en effet, les peuples de l'Occident connurent la soie de Chine et en firent usage.

Les ballots de soie à destination de l'Europe prenaient la voie de l'Asie Centrale, de la Perse, de la Syrie, de la Méditerranée, et arrivaient ainsi à Rome. La première apparition de la soie dans la cité impériale est antérieure à l'ère chrétienne; c'était un objet de grand luxe qui se payait fort cher et donnait de beaux bénéfices aux négociants Syriens qui en faisaient le commerce. Aujourd'hui encore, les Chinois ont, presque partout, conservé leurs méthodes primitives pour la production de la soie; mais ils luttent difficilement avec les producteurs de l'Europe et du Japon qui fabriquent la soie à l'aide de machines perfectionnées; le Japon surtout suit de très près la Chine pour l'exportation de ce produit.

En 1893, la Chine a exporté 54.400 piculs soie blanche,
——— le Japon » 37.000 ———

Le prix de revient de la soie fabriquée en Chine à l'aide de ses moulinets indigènes est bien inférieur au prix de revient de la soie dans les autres pays où se pratique la sériciculture : les chiffres qui suivent montrent cette différence.

Milan		37 francs.
Japon		36 » 70.
Chine.	Filatures	39 »
	Procédés indigènes	29 »

Si les procédés indigènes sont les plus usités en Chine pour le ~~tissage~~ dévidage et le tissage de la soie, les procédés mécaniques perfectionnés sont pourtant en usage sur quelques points de l'Empire.

Ainsi, à Shanghaï, qui est la principale ville industrielle chinoise et qui est non seulement le centre de la fabrication du coton, mais aussi le centre de la production et du commerce de la soie, on trouve de nombreuses filatures à vapeur.
En janvier 1898, on comptait à Shanghaï et dans les concessions environnantes, trente filatures de soie comprenant 400 bassins pour l'échaudage des cocons; ces 30 filatures ne sont pas toutes admi=
=nistrées par des étrangers : plusieurs ont été fondées à l'aide de capitaux chinois et ne sont pas les moins florissantes : les produits de ces usines atteignent en effet des prix élevés sur les marchés d'Europe et d'Amérique.
La soie blanche dont nous venons de parler constitue l'article de commerce le plus courant; mais la Chine fabrique et exporte également la soie jaune qui vient surtout du Sze-Chouen et du Chan-Toung ; cet article est principalement expédié en Espagne où il est utilisé pour les orne=
=ments des selles et des harnais.
Dans les provinces de Mandchourie et du Chan-Toung, les Chinois obtiennent, d'un ver qui ne se nourrit pas exclusivement de feuilles de mûrier, des cocons aux fils grossiers et brunâtres que les paysans tissent chez eux à l'aide de métiers à main et dont ils font le tissu appelé pongee. Son prix de vente est de 7 francs, 50 à 12 francs la pièce de 18 mètres ; ce tissu est encore connu sous le nom anglais de Wild Silk (soie sauvage); l'exportation de ce produit s'élève annuellement à environ 15.000 balles; cette soie, on commence à la tisser à l'aide

de machines perfectionnées; et, grâce à son faible prix de revient, elle figurera, avant peu, avec un chiffre très appréciable sur la liste des exportations. Voici quelle a été, depuis 1880, la valeur de la soie de Chine, exportée pendant les meilleures années -

1882 - ——— 22 millions, haïkw. Taëls -
1883 ——— 23.800.000 ———
1886 ——— 28.500.000 ———
1888 ——— 32 millions ———
1889 ——— 36 millions ———
1892 ——— 38 millions ———
1893 ——— 39 millions ———
1894 ——— 42.500.000 ———
1895 ——— 50.300.000 ———

Le riz, qui est la base de l'alimentation indigène dans les pays de l'Asie Orientale, fait, en Chine l'objet d'un commerce important qui se chiffre par plusieurs millions de Taëls : ce commerce est presque uniquement un commerce d'importation, car, si la Chine pratique la culture du riz, elle consomme elle-même le produit de ses rizières et ne l'exporte pas. D'autres pays de l'Extrême-Orient envoient aux Chinois le surplus de riz qui est nécessaire à leur consommation : cette importation qui, en 1882, n'était que de 260.000 Taëls, était en 1890 de 11.300.000 taëls et aujourd'hui de 15 millions -

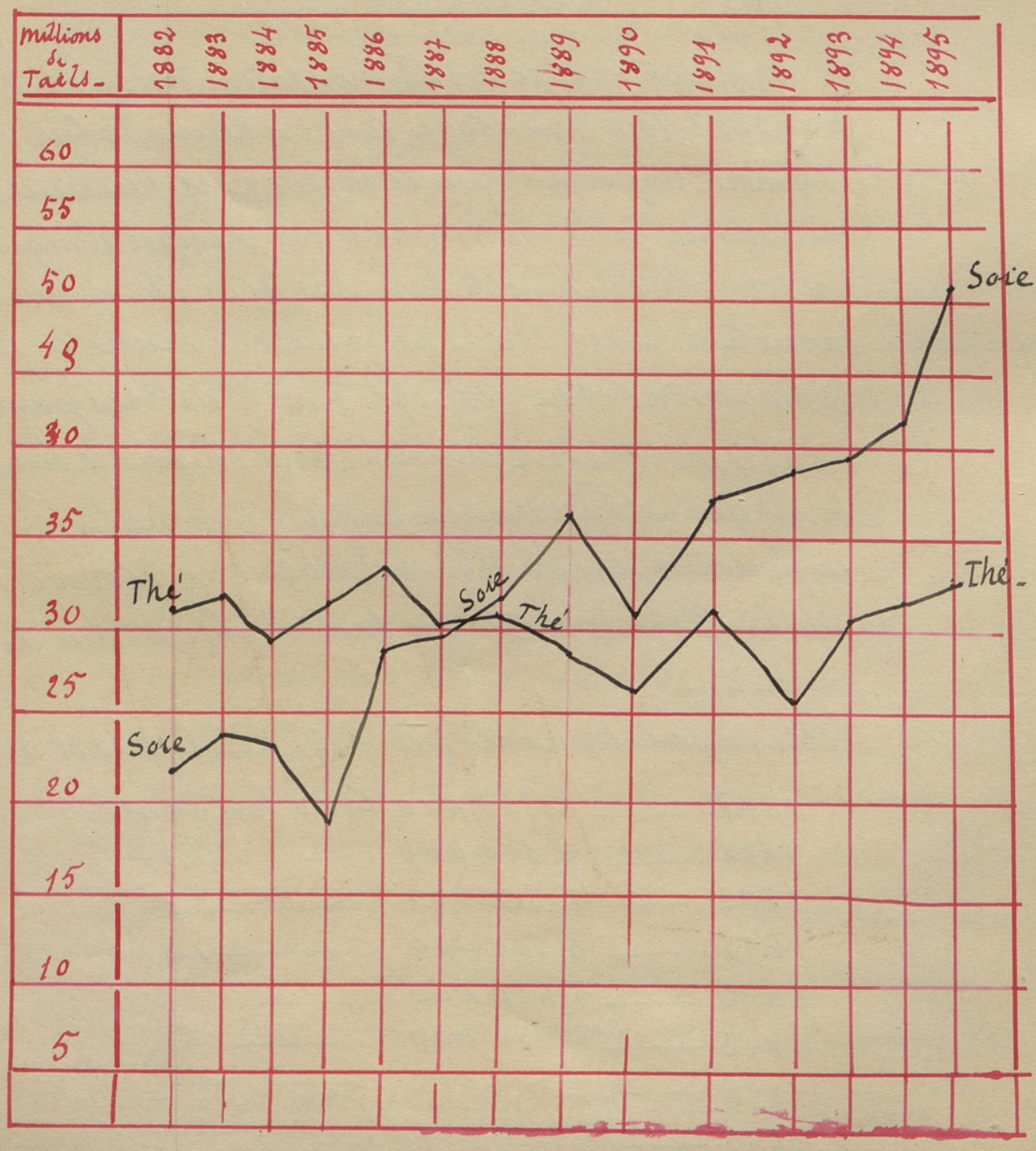
Cette importation a été très irrégulière depuis 10 ans :

1887. ——— 2.750.000 Taëls haïkwan
1888 ——— 9.600.000 ———
1890 ——— 11.300.000 ———
1891 ——— 6.500.000 ———
1892 ——— 5.800.000 ———
1893 ——— 13.000.000 ———
1894 ——— 9.800.000 ———
1895 ——— 14.000.000 ———

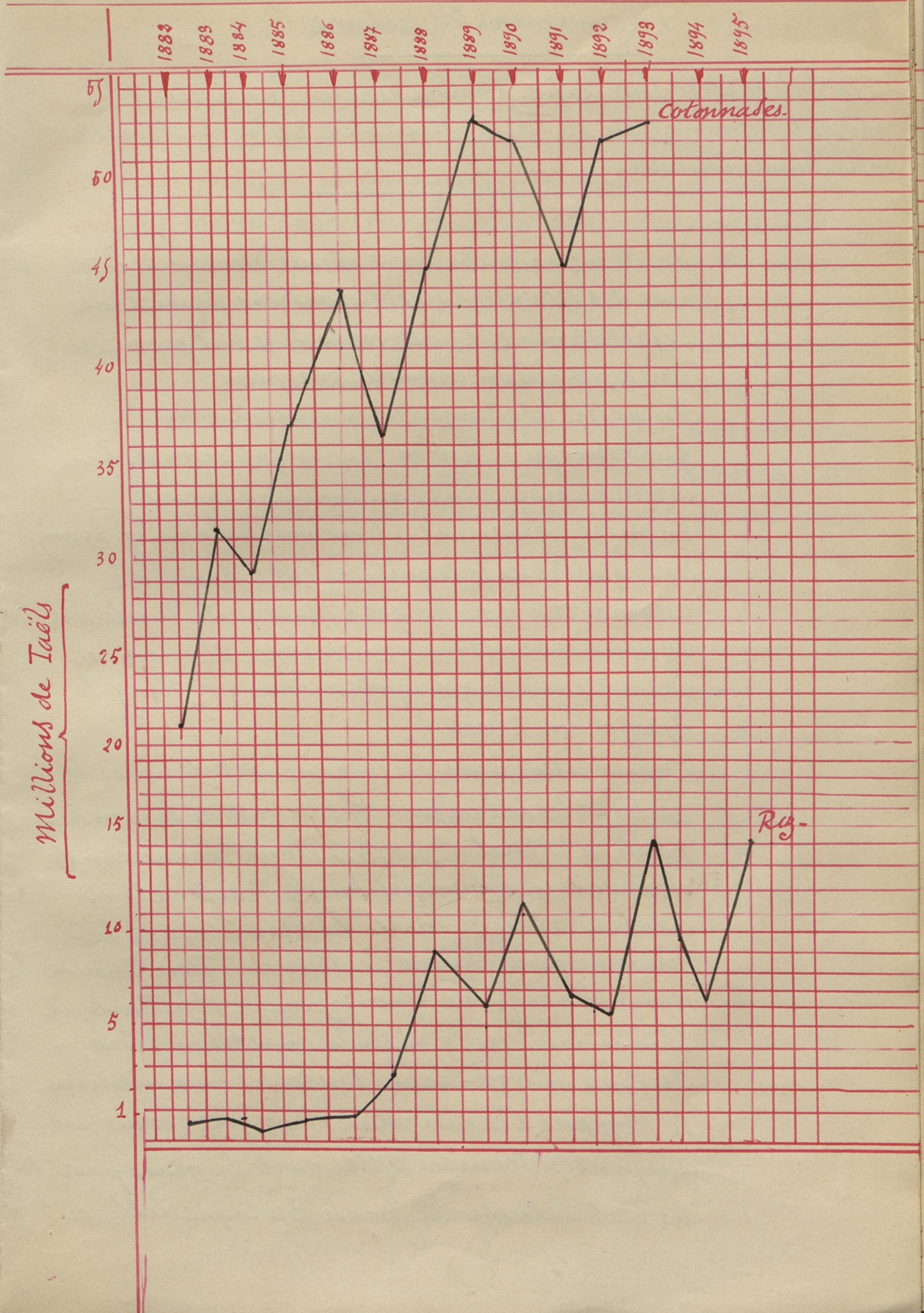
Les Indes Anglaises et l'Indo-Chine sont les principaux pays importateurs de riz en Chine; l'Indo-Chine sont les relations commerciales avec l'Empire Chinois prennent chaque jour plus d'importance exporte une grande quantité de riz à destination ses ports ouverts. D'Haiphong et de Cholon (qui est le grand entrepôt du commerce du riz en Cochinchine) partent des vapeurs étrangers et des jonques qui transportent surtout à Canton des cargaisons de riz évaluées annuellement à 30 millions de francs

---

Mouvement des Exportations de Soie et Thé de Chine de 1882 à 1895.



Mouvement des Importations de Cotonnades opium et Riz en Chine de 1882 à 1895



II

Mouvement Maritime

Les Ports ouverts; leur trafic - Tonnage général - Progression de la navigation commerciale en Chine - Navigation étrangère - Marine marchande Chinoise -

La Chine présente une immense étendue de côtes, avec des estuaires larges et nombreux permettant l'établissement de ports; ces ports ne sont pas encore tous accessibles au commerce européen.
Avant 1842, les étrangers ne pouvaient avoir de factoreries qu'à Canton: la navigation marchande internationale était donc limitée à ce port.
En outre, également à l'embouchure du Sy-Kiang, les Anglais et les Portugais avaient le droit de commercer à Hong-Kong et à Macao. Le Traité du 29 août 1842 eut pour conséquence d'ouvrir au commerce et à la navigation Shangai, Ning-Po, Amoy et Fou-Tcheou.
Depuis cette époque, des événements politiques de toutes sortes ont eu pour effet l'accession de nombreux points du littoral et des fleuves aux commerçants étrangers; ces événements sont le Traité de 1844 intervenu entre la France, les Etats-Unis et le Gouvernement chinois; les traités de Tien-Tsin de 1858 et 1860, la guerre Sino-Japonaise et le Traité de Shimonosaki (1895), enfin la convention Sino-Anglaise de 1898 ouvrant toutes les eaux intérieures de l'Empire à la navigation étrangère (mais qui jusqu'ici est demeurée lettre morte, du moins pour les Etats autres que la Grande Bretagne, celle-ci

ayant commencé, depuis longtemps déjà, à occuper politiquement et commercialement le riche bassin du Yang-Tse-Kiang-)

Le Traité de Shimonosaki a apporté d'importantes modifications au régime maritime et commercial de la Chine, et a ouvert de nouvelles perspectives aux étrangers de tous pays qui, en vertu de la clause de la nation la plus favorisée insérée dans ce traité, profitent des nombreux avantages concédés aux Japonais; l'article 6 de ce traité décidait l'ouverture de quatre nouveaux ports, la liberté de navigation à vapeur sur les fleuves et canaux y donnant accès, enfin la faculté, pour les étrangers, de louer les locaux nécessaires aux entrepôts et au dépôt des marchandises.

Les ports chinois actuellement ouverts au commerce international ainsi que les centres accessibles aux étrangers sont:

Yeuw-Tchang-
Tien-Tsin.
Tche-Fou-
Chang-Haï
Wou-Sung-
Tchin-Kiang-
Nan-King-
Wou-Hou-
Kiou-Kiang-
Sha-Shi-
Han-Keou-
I. Tchang-
Tchoung-King.
Sou-Tcheou-

Hang-Tcheou
Ning-Po-
Ouen-Tcheou
Fou-Tcheou
Amoy-
Swa-Teou
Canton.
Sam-Shui
Hou-Tcheou.
Pack-Hoï
Hoï-Hao-
Lang-Tcheou.
Moung-Tse

Szemao-
Tchou-Ning-Fou
Tong-King.
Port-Arthur-
Kiao-Tcheou-
Wei-Haï-Wei-

Les ports ouverts de la Chine les plus remarquables par leur trafic et leur mouvement maritime sont Shanghaï et Canton -

Shangaï doit son importance à son admirable situa=tion ; ce port est situé à l'embouchure du Yang-Tze. c'est le débouché naturel de cette riche vallée destinée à devenir une vallée anglaise ; c'est le grand centre industriel et commercial de la Chine, le chef-lieu de la production et du commerce du coton et de la soie ; il représente 55 % du mouvement général commercial de l'Empire en 1897 - (62 p. cent des importations, 48 pour cent des exportations).

Canton, le port le plus anciennement ouvert au commerce étranger, ne vient qu'au second rang et se laisse distancer considérablement par Shangaï : mais son trafic n'en a pas moins une très grande importance : c'est le port naturel du Sy-Kiang et de la Chine Méridionale. Il s'y fait un commerce important de riz, de soie et d'opium : c'est surtout par Canton que pénètrent en Chine les produits de nos possessions indo-Chinoises ; le mouvement de ce port représente 28 % du trafic général.

Viennent ensuite, par ordre d'importance :

Fou-Tcheou. 10 p. cent du trafic général.

Han-Kéou, Ning-Po, Amoy, etc. - 10 p. cent -

Le mouvement de la navigation commerciale en Chine va sans cesse en croissant ; en 1882, il était de 16.600.000 tonnes ; en 1897, il était de 30 millions de tonnes. En 1897, il y a eu, sans les ports chinois, 5.281 entrées et 5.325 sorties, soit un mouvement total de 10.606 navires.

Dans ce chiffre de 30 millions de tonnes, le pavillon chinois figure avantageusement avec 5 millions de

tonnes ; la marine chinoise a toujours été très florissante et, maintenant encore, les jonques indigènes font un commerce très actif - dans tout l'Extrême-Orient ; les Chinois des côtes sont d'ailleurs, d'excellents marins et ils recrutent presque exclusivement les équipages des navires étrangers naviguant dans ces parages, et à bord desquels ils rendent des services appréciés. Mais, depuis plusieurs années, il se forme en Chine une flotte très importante de vapeurs de commerce ; sous la raison de China Merchant Steamers Company, une association de capitalistes chinois s'est fondée il y a quelques années : partie de commencements très modestes, cette Compagnie possède aujourd'hui une trentaine de steamers représentant un capital de 10 millions de francs.

La création de cette marine est due à l'initiative du Vice-Roi Li-Kung-Tchang qui procura, à cet effet, de généreuses subventions et la garan=
=tie d'une source abondante de revenus en confiant aux bâtiments de cette compagnie le transport du riz payé comme impôt en nature. Jusqu'à présent, la China Merchant Steamers Company a pris une part très raison=
=nable dans le trafic général de l'Empire et n'a jamais eu que d'excellents rapports avec les autres Compagnies et armateurs concurrents.

Bien que manœuvrés par des Chinois, ces vapeurs

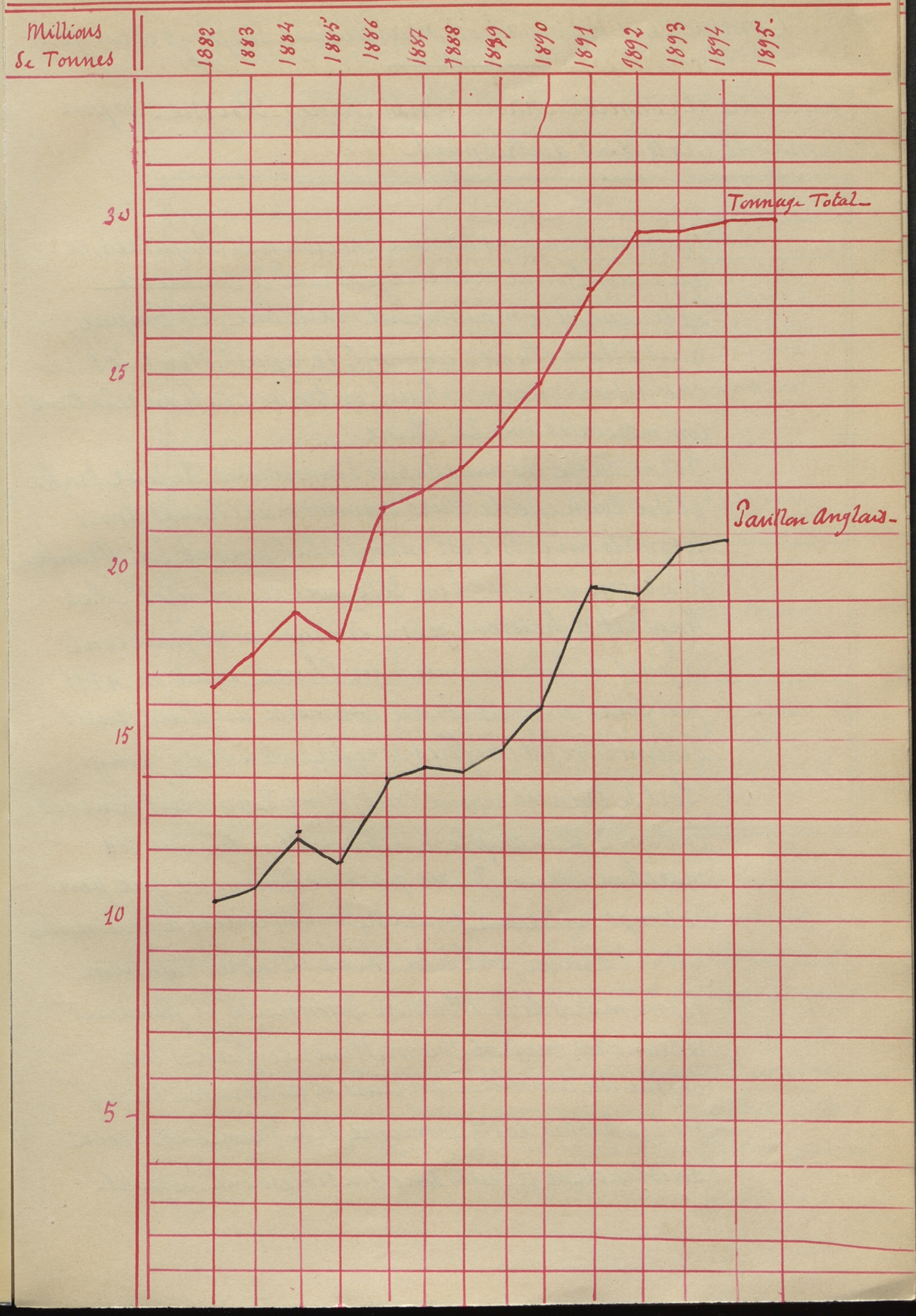
ont chacun un commandant et des officiers étrangers ; leurs voyages s'effectuent uniquement entre les ports ouverts, sans la crainte de voir les étrangers suivre leur exemple, s'ils se mettaient eux-mêmes à faire escale ailleurs

---

Progression du Mouvement Maritime de la Chine depuis 1882

	Tonnes (entrés et sortis)
1882	16.600.000 tonnes
1883	17.500 000 »
1884	18.750.000 »
1885	18.000.000 »
1886	21.600.000 »
1887	22.000.000 »
1888	22.500.000 »
1890	23.500.000 »
1891	24.800.000 »
1892	27.700.000 »
1893	29.250.000 »
1894	29.250.000 »
1895	29.600.000 »
	29.750.000 »

Graphique de la Progression du Mouvement maritime en Chine.



III

Commerce et Navigation marchande des pays étrangers.

Angleterre et Colonies. France; Indo-Chine; - Russie - Japon Allemagne, Etats-Unis, autres pays -

Nous avons vu, dans les deux précédents chapitres, ce qu'étaient, d'une manière générale, le commerce extérieur et le mouvement maritime de l'Empire; nous allons étudier comment se répartissent les chiffres indiqués plus haut, entre les Etats en relations commerciales avec la Chine.

Si l'on classe ces pays d'après l'importance de leur trafic et du tonnage de leurs navires marchands dans les ports ouverts, c'est incontestablement la Grande Bretagne qui vient en tête, avec ses colonies. Les Anglais n'hésitent pas à évaluer à 82 pour cent la part de leur commerce en Chine; mais on n'est pas fondé à attribuer au commerce anglais, sans distinction, les chiffres se référant à Hong-Kong. Port de transit, avant tout, Hong-Kong reçoit dans ses entrepôts beaucoup de marchandises autres que des marchandises anglaises qui n'y séjournent que peu de temps ~~soit pour~~ pour être embarquées à destination soit de l'Europe, soit de la Chine. D'après l'opinion des membres de la Mission Lyonnaise, il faudrait retrancher environ 200 millions de francs du chiffre du commerce anglais et les porter à l'actif des Etats-Unis, de l'Allemagne, de la France, etc.; cette soustraction réduit donc sensiblement la part

que s'attribue l'Angleterre dans le mouvement commercial extérieur de l'Empire Chinois. Nous extrayons du Board of Trade Journal (janvier 1899) le tableau suivant, indiquant les chiffres du commerce de la Grand. Bretagne et Possessions avec la Chine.

Haïkwan Taëls			
	Importations	Exportations	Total.
Grande Bretagne.	40.016.000.	12.945.000	52.961.000
Hong-Kong.	90.126.000.	60.402.000	150.528.000
Indes	20.068.000.	1.046.000	21.114.000.
Strait's settlements.	2.856.000	1.858.000	4.714.000.
Australie. Nlle Zélande.	81.000	537.000	618.000.
Afrique australe et Maurice	———	202.000	202.000.
Canada	6.504.000.	229.000.	6.733.000
Total pour l'Empire britannique.	159.651.000	77.289.000.	236.940.000.
Autres pays	52.584.000	86.212.000	138.796.000.
Total général Taëls	212.235.000 T	163.501.000 Tls	375.736.000 Tls
Total général Liv. sterl.	ou 31.614.000 £	ou 24.355.000 £	ou 55.969.000 £.

Si l'on convertit ces chiffres en monnaies françaises, on voit que la Grande Bretagne fait, avec la Chine, un commerce de 197 millions de francs, et ses colonies font, avec ce même pays, un commerce de # 685 millions de francs.

Les Anglais ont eu, de bonne heure, des rapports commerciaux avec les Chinois ; depuis longtemps ils se sont fait céder Hong-Kong où ils occupent une situation économique et politique admirable ; depuis 1842, ils n'ont cessé de

réclamer des concessions territoriales, se faisant accorder à bail des ports maritimes comme Wei-Hai-Wei, obtenant des agrandissements de leurs anciennes concessions, concluant avec le Gouvernement de la Chine des conventions tendant à empêcher celui-ci d'aliéner telles ou telles îles (les Chou-Jen par exemple) ou telle portion de province, comme la vallée du Yang-Tze-Kiang. Toutes ces prétentions paraissent sans doute exorbitantes; mais il faut reconnaître que l'Angleterre est assez fondée à faire ces demandes; elle n'acquiert pas de nouveaux territoires pour la vaine satisfaction de voir s'étendre la superficie de l'Empire Britannique: elle a, avant tout, en vue ses intérêts économiques; pour elle, la concession d'un port ou d'une fraction du territoire Chinois, c'est l'ouverture d'un nouveau débouché aux produits de ses industries nationales ou coloniales; et, quand elle interdit à la Chine de faire aucune cession territoriale aux étrangers sur telle ou telle partie de l'Empire, c'est qu'elle compte être seule à jouir de l'exploitation commerciale de cette région. L'ancienneté de ses rapports avec le Céleste Empire, l'écrasante supériorité du chiffre de ses exportations et importations contribuent à autoriser ses réclamations; pour justifier les exigences de l'Angleterre, on a dit, non sans raison, que c'est surtout aux Anglais que le commerce international en Chine doit sa prospérité croissante: sans doute, l'intervention anglaise a beaucoup contribué à faire obtenir l'ouverture des ports, à faire accorder divers avantages aux étrangers

résidant en Chine; mais elle n'a pas été seule à exercer cette pression sur le gouvernement chinois; le Traité de 1860 qui a inauguré, en Extrême-Orient, l'ère des transformations économiques est dû autant à la France qu'à l'Angleterre; le Traité de Shimonosaki qui a apporté à la situation politique et commerciale de la Chine de si profonds modifications, et dont les principaux Etats (la Grande Bretagne notamment) ont grandement bénéficié est uniquement dû à l'action du Japon qui n'a pas retiré de sa victoire, en 1895, tous les avantages qu'il en avait espérés.

Le grand entrepôt du commerce britannique en Extrême-Orient est Hong-Kong, vaste cité bâtie à l'européenne et qui s'élève sur une île, à l'embouchure du Sy-Kiang; il s'y fait annuellement un commerce de 150 millions de Taëls (550 millions de francs, dont 350 millions pour les importations et 200 millions de francs pour les exportations); ces chiffres fournis par les statistiques contenues dans les Colonial Office Reports comprennent 200 millions de francs représentant la valeur des marchandises de transit et qui doivent être portés à l'actif des autres pays. Le trafic de Hong-Kong a subi dans ces deux dernières années, une sensible diminution dans le chiffre des affaires: cette diminution semble être due à la pénurie des récoltes de riz en Asie Orientale et à la peste bubonique qui a sévi aux Indes, vers la même époque.

Le mouvement maritime du port de Hong-Kong

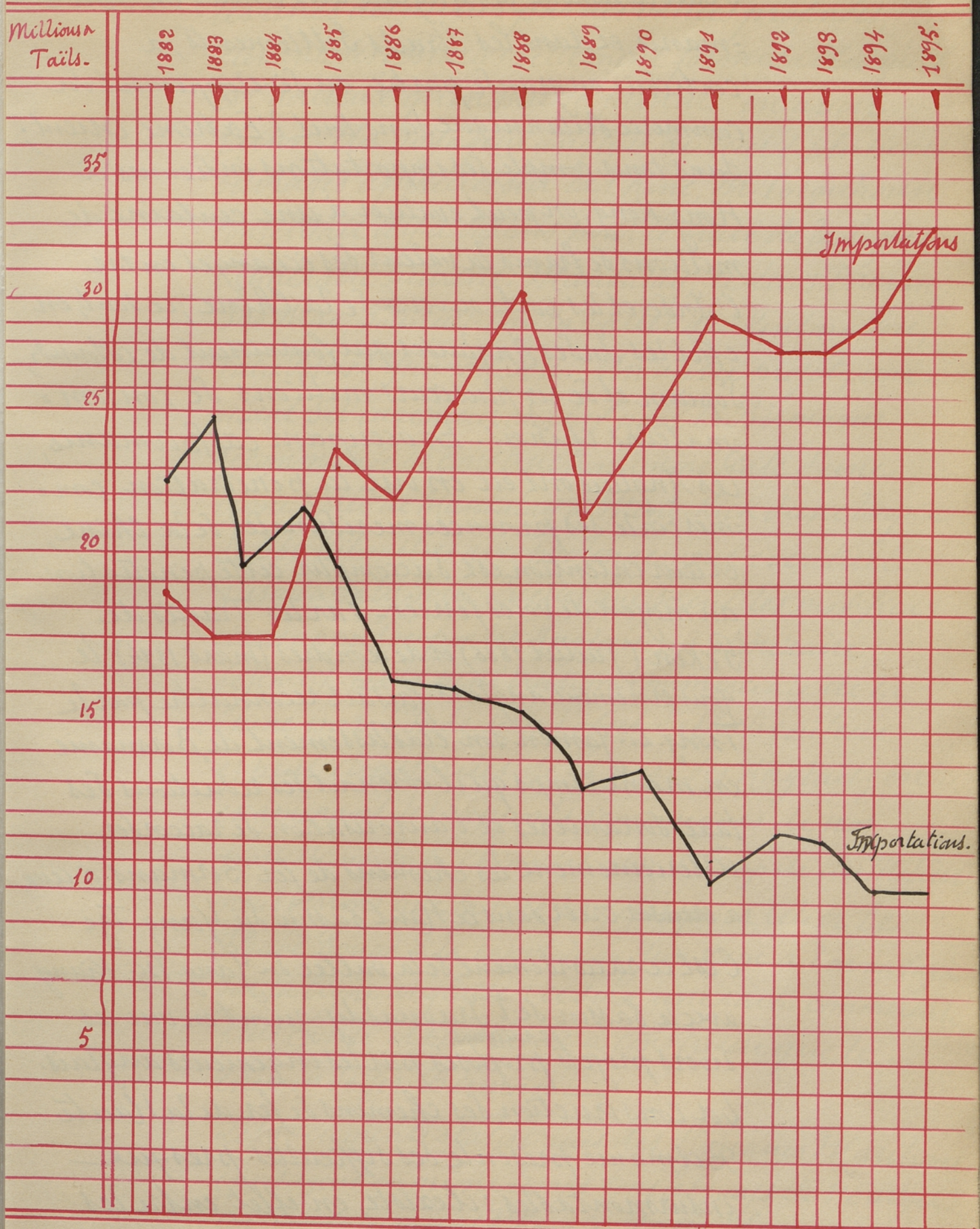
pour 1897 est représenté par un tonnage total de 15.940.000 tonnes; il avait été en 1896 de 16.517.000 tonnes; le tonnage des bâtiments battant pavillon anglais représente les quatre cinquièmes du tonnage total de Hong-Kong.

D'ailleurs, dans tous les autres ports de la Chine c'est le pavillon anglais qui a la prépondérance (20 millions de tonnes pour un tonnage total de 29 millions de tonnes).

Progression du Mouvement commercial et maritime Britannique en Chine.

années.	Tonnage.	Commerce	
		millions de taëls.	
	(tonnes).	Importations.	Exportations.
1882.	10.500.000	18.500.000	22.275.000.
1883.	11.000.000.	17.000.000.	24.000.000.
1884.	12.200.000.	17.000.000.	19.500.000.
1885.	11.800.000.	23.800.000.	21.900.000
1886.	14.000.000.	25.500.000.	19.750.000
1887.	14.200.000.	30.200.000.	16.750.000
1888	14.100.000.	21.500.000	16.500.000.
1889.	14.800.000.	24.800.000	15.800.000.
1890.	16.000.000.	29.700.000	13.000.000.
1891	19.300.000.	22.000.000.	13.800.000
1892	19.100.000.	28.500.000	10.500.000
1893	19.400.000	28.000.000	11.600.000
1894	20.400.000	29.500.000	11.500.000
1895.	20.600.000	33.000.000	10.600.000.

Progression du Commerce Britannique en Chine.



L'établissement des Anglais aux Indes, en Bir=
=manie, et dans les Straits Settlements, a
contribué, en grande partie, au développement du
commerce britannique dans tout l'Extrême-Orient;
sans tenir compte des importations indiennes à
Hong-Kong, on peut évaluer à une centaine de
millions de francs, la valeur des échanges entre
l'Inde et les ports ouverts de la Chine; ce sont, en
effet les Indes Anglaises qui fournissent de cotonnade,
d'opium et de riz plusieurs millions de consom=
=mateurs chinois. En occupant la Birmanie,
les Anglais ont eu en vue la pénétration com=
=merciale des provinces méridionales de la Chine,
et leur intention est d'accomplir cette pénétration
au moyen de voies ferrées - Par les Traités de
Pékin (Juillet 1886) et de Londres (mars 1894), le
gouvernement anglais faisait reconnaître par le
Tsong-Li-Yamen son établissement de Birmanie
en même temps qu'il obtenait des réductions des
taxes douanières et l'autorisation de raccorder
ultérieurement les chemins de fer Birmans à ceux
à ~~créer~~ créer dans le Haut bassin du Yang-Tze -
C'est ce raccordement de la vallée du Yang-Tze-Kiang
avec le bassin de l'Irraouaddy qui ont en vue les
divers projets de railways proposés par les ingénieurs anglais.
La construction des chemins de fer de la Haute
Birmanie présente des difficultés presque
insurmontables: il existe, en effet, entre les
deux bassins à réunir, un massif composé de
montagnes rangées en multiples chaines

perpendiculaires à la route directe et séparées les unes des autres par des vallées profondes, élevant des obstacles tellement formidables qu'il est douteux qu'on puisse jamais en avoir raison. Un voyageur anglais auteur de plusieurs ouvrages appréciés sur la Chine, M. Colquhoun conseillait, il y a dix ans, pour le tracé de la ligne l'itinéraire suivant: Mandalay, le Laos Birman, Sze-Mao, Pou-Eurl-Fou, la vallée de Kintong-Fou, Taly-Fou et Yunnan-Sen. Un autre projet, ema=nant de l'ingénieur en chef pour la Birmanie recommande la construction immédiate d'une ligne ferrée de Mandalay à Meng-Kiek sur une longueur de 360 Kilomètres avec prolongement éventuel jusqu'à Taly-Fou. Quelles que soient les modifica=tions apportées par les Anglais à l'itinéraire définitif, ~~les~~ la pénétration commerciale de la Chine par l'Inde sera l'objet d'efforts coûteux et peut-être stériles de la part des Anglais; en examinant les rapports économiques de nos possessions Indo-Chinoises avec l'Empire du Milieu, nous verrons que la voie projetée pour relier le Fleuve Rouge à la capitale du Yun-nam a l'avantage sur la ligne anglaise: ce sera une route commercial plus courte et plus facile à construire que le chemin de fer Birman.—

Les documents statistiques des Douanes Maritimes envisagent en même temps tous les pays de l'Europe continentale, moins l'Empire Russe. Le commerce de tous ces Etats est de.:

Importations —	8 millions de Taëls.
Exportations —	14 ———
Total —	22 millions Taëls.

Si l'on excepte la Russie, c'est la France qui, des différents pays de l'Europe Continentale, a ~~un~~ le plus important mouvement d'échanges avec la Chine : ce commerce représente, au total, un chiffre de 228.500.000 francs ainsi décomposés -

Importations.	3, 500.000 francs.
Exportations.	225.000.000 ——

Nous achetons donc aux Chinois quarante fois plus que nous ne leur vendons.
Nos achats à la Chine consistent principalement en soie grège et en cocons, en thé, paille tressée, laques, etc ; nous lui vendons des tissus, des métaux, de la quincaillerie, des conserves alimentaires, etc -
Comme on le voit, le chiffre total représentant notre mouvement d'échanges est relativement élevé, mais nos importations sont presque nulles si on les compare à celles de l'Angleterre et elles représentent le ~~quinzième~~ cinquième des importations japonaises. Les maisons de commerce françaises en Chine sont très rares : il n'y en avait que 29 en 1897 alors qu'à la même époque, on comptait dans les ports ouverts 374 firms anglaises : on doit reconnaître que l'infériorité du chiffre de nos importations en Chine est surtout dûe à ce que nos industriels ne veulent pas ou ne savent pas fabriquer spécialement en vue de la consommation chinoise ; nos commerçants ignorent en général les goûts du consommateur chinois et semblent se soucier fort peu de le satisfaire.
Les effets de la décadence de notre marine marchande se produisent surtout en Extrême-Orient, où notre pavillon occupe un rang très secondaire ; la plupart des marchandises à destination de la France ou en

provenant naviguent sur des bâtiments étrangers, (la majeure partie battant pavillon anglais); la seule compagnie française de navigation desservant les ports de la Chine est celle des Messageries Maritimes dont les paquebots touchent à Hong-Kong, Canton et Shangaï en se rendant à Yokohama. Tout le mouvement maritime de la France en Chine est représenté par un tonnage de 350.000 tonnes. Il est permis d'espérer cependant que le mouvement de notre commerce et de notre navigation marchande en Extrême-Orient prendra de l'extension, au fur et à mesure que nous mettrons en valeur notre domaine colonial de l'Indo-Chine: nous occupons, au Sud-Est de l'Empire Chinois, une position admirable, car le Tonkin semble être le débouché naturel des provinces chinoises du Yun-Nam et du Kouang-Si; d'ailleurs, les échanges entre la Chine et l'Indo-Chine augmentent chaque jour d'importance; ce commerce s'élève à plusieurs millions de Taëls parmi lesquels on ne comprend pas la valeur assez considérable des marchandises qui transitent par Hong-Kong ou dont l'appréciation échappe à l'administration des Douanes comme, par exemple, l'opium du Yun-Nan introduit en contrebande au Tonkin; la plupart des marchandises allant de Chine en Indo-Chine ou réciproquement suivent la route maritime; mais le commerce par les voies de terre est aussi très actif: une grande partie des importations à destination des provinces du

Sud de l'Empire chinois passent par le Laos pour se concentrer ensuite à Sze-Mao, à Xieng-Toung ou à Xieng-Maï. De même, de nombreuses marchandises chinoises pénètrent directement sur le territoire du Tonkin par les routes terrestres, comme le thé, l'opium et les bestiaux.

Les principaux articles d'exportation chinoise à destination de l'Indo-Chine sont le blé, l'opium, le thé, l'étain, le papier, les drogues, etc.

L'importation indo-chinoise en Chine porte sur le riz, les porcs qui font à Canton, l'objet d'un trafic important et, depuis peu d'années, le charbon de l'Annam et du Tonkin ; ce dernier produit très abondant et d'une excellente qualité, est appelé à prendre, sur les marchés de la Chine, une importance croissante. Ce charbon est extrait des houillères de Hone-Gay et Kébao ; en 1896, on en a extrait environ 200.000 tonnes et on a exporté 117.000 tonnes de charbon et 6.000 tonnes de briquettes. à peu près tout le charbon exporté du Tonkin va à Hong-Kong ; mais, depuis deux ou trois ans, Canton commence à en importer ; la Mission Lyonnaise a pu constater, dans ce port, une importation assez considérable de charbon tonkinois. D'après les rapports des Douanes Maritimes, il est entré à Canton, en 1897, environ 40.000 tonnes de charbon de Hone-Gay et Kébao. ce charbon est utilisé par les chaloupes à vapeur, les verreries et par la petite industrie de Canton ; à Shangaï, en 1896, on a importé 5.895 tonnes de charbon-Kébao, et le commissaire des Douanes Maritimes signale sa supériorité sur l'anthracite de Han-Kéou -

Avec le développement industriel de la Chine, il y aura certainement là un débouché de plus en plus vaste pour nos charbons de l'Indo-Chine.
Il existe d'ailleurs d'autres causes susceptibles de donner à l'industrie et au commerce des charbons de l'Indo-Chine un développement considérable : c'est la hausse constante du prix du charbon dans tout l'Extrême-Orient. C'est en effet le Japon qui fournit de ce combustible les pays de l'Asie Orientale ; or les progrès de l'industrialisme Japonais, l'augmentation sans cesse croissante du prix de la main d'œuvre qui en est la conséquence, le développement pris par la marine marchande et par la marine de guerre de l'Empire du Soleil Levant ont amené une augmentation progressive du prix du charbon Japonais.
Il n'y a pas longtemps encore, le charbon du Japon valait 5 piastres la tonne dans tout l'Extrême-Orient ; il en coûte aujourd'hui 7 à Moji qui est le principal marché des mines de Kiushiu, ce qui correspond au prix de 10 piastres la tonne à Shangaï. L'exportation du charbon de l'Annam et du Tonkin pourra profiter de cette situation ; sans parler des houillères qui sont déjà en exploitation, nous possédons en Indo-Chine une réserve qui peut suffire à alimenter, pendant de nombreuses années tous les navires qui fréquentent les mers d'Extrême-Orient.
Notre établissement au Tonkin en 1885 a eu, en outre, une conséquence des plus importantes au point de vue politique et au point de vue économique : la possibilité pour la France de pénétrer commercialement

les provinces méridionales de l'Empire Chinois.
En occupant le Fleuve-Rouge, nous pensions tenir la route de la Chine et pénétrer au cœur du Yun-Nam, en suivant le cours de ce fleuve. Mais, la navigation du Song-Koï est lente, incertaine et intermittente ; malgré les travaux remarquables des lieutenants de vaisseau Le Prieur en 1887 et Escande en 1893-1894 et malgré les hardies expériences des canonnières Lao-Kay, Yunnam et Mouhun, il est aujourd'hui reconnu que le fleuve ne peut être regardé de quelque utilité qu'au point de vue de l'irrigation du Delta ; ce n'est donc point le Song-Koï, mais une ligne ferrée reliant Hanoï à Yunnam-Fou que l'on doit considérer comme la voie de pénétration en Chine la meilleure et la plus rapide.
Le Parlement Français, en autorisant le Gouvern.t général de l'Indo-Chine à faire construire une ligne de chemin de fer allant de Lao-Kay à Yunnan-Fou, cœur des provinces méridionales de la Chine, a donné à la France un moyen lui permettant de gagner de vitesse les Anglais dans l'établissement de leur chemin de fer Birman ; nous avons dit que la voie française a, sur la ligne concurrente, l'immense avantage d'une construction plus facile.
Parmi les autres nations de l'Europe Continentale, en relations commerciales avec l'Empire chinois, l'Allemagne occupe de plus en plus une situation prépondérante. Le chiffre total du commerce germanique, en Chine, est inférieur au chiffre du commerce français ; mais ses importations sont autrement considérables que les nôtres, et le

tonnage de ses batiments dans les ports ouverts est de beaucoup supérieur au tonnage des navires français, dans les mêmes ports ; le pavillon allemand dans les mers de l'Asie Orientale occupe le second rang parmi les pavillons étrangers et il est représenté, en Chine, par un tonnage de 2.500.000 tonnes.
Nous assistons aujourd'hui à un mouvement progressif très rapide du commerce et de la marine marchande de l'Allemagne sur tous les points du globe, et l'essor économique de la nation germanique est un des événements sociaux les plus importants de cette fin de siècle.
L'expansion commerciale, industrielle et politique des Allemands s'accomplit aussi bien en Chine qu'en Afrique, en Océanie ou dans l'Amérique du Sud ; leurs produits qui rivalisent de bon marché avec les marchandises anglaises, inondent les marchés chinois ; on compte dans les ports ouverts, 104 maisons allemandes de commerce c'est-à-dire le quadruple du nombre des maisons françaises ; la concurrence faite par l'Allemagne à l'Angleterre est telle que celle-ci commence à s'inquiéter sérieusement des progrès de sa rivale. L'importance des intérêts germaniques en Chine est donc considérable et, imitant en cela la Grande Bretagne, le gouvernement allemand s'autorise de l'extension de son commerce et de sa marine dans les mers de l'Asie Orientale pour obtenir, lui aussi, du gouvernement

chinois, ses concessions territoriales. C'est ainsi, qu'à la suite des évènements de 1898, par une convention signée à Pékin le 9 mars, l'Allemagne obtenait la cession à bail pour 99 ans, de la baie de Kiao-Tcheou.

La même année, le 27 mars, la Chine cédait à bail pour 25 ans à la Russie, Port-Arthur et Talien-Wan. Les Russes, en faisant au gouvernement chinois, leurs réclamations, invoquaient eux aussi l'importance de leurs échanges commerciaux avec le Céleste Empire et l'ancienneté de ces rapports. En 1650, les Russes tentaient de s'établir sur les rives de l'Amour, en 1680, à la suite du Traité de Nertchinsk, ils eurent un établissement dans la ville même de Pékin : dès lors d'importantes relations commerciales ne tardèrent pas à s'établir entre la Russie et la Chine ; la ville de Kiachta fut l'entrepôt, le grand centre commercial de la Russie dans l'Asie Occidentale ; les produits de la Chine, le thé en briques principalement, y étaient centralisés et des caravanes les transportaient en Europe en traversant l'Asie de l'Est à l'Ouest.

Plus tard, ayant étendu leurs opérations commerciales jusqu'à Han-Keou, les Russes organisèrent un service postal entre Tien-Tsin et la frontière sibérienne ; cette route postale était un embranchement de la grande route de l'Asie Russe qui relie les ports russes du Pacifique à l'Oural : ainsi se trouvaient établies les communications entre les deux empires.

Aujourd'hui, le chemin de fer Transsibérien

qui passe à Tcheïabinsk, Omsk, Irkoutsk, Strietinsk, envoie, de Kirin, avant d'arriver à Vladivostock, un prolongement méridional vers la Chine; les Russes parlent déjà de relier la ligne de Sibérie à Hankéou et de là à Shangaï et à Canton; en réalité, ce n'est point Vladivostock qui sera le véritable point terminus de la ligne Russe, mais Hankéou. - L'occupation du Petchili par les Russes après le Traité de Shimonosaki, leur intervention en Corée, leurs acquisitions en Mandchourie semblent prouver qu'ils se prépa= =rent à jouer, en Extrême-Orient, le rôle social et politique le plus important sans doute. Ils ont vu la route des Indes fermée à leur expansion, et, fatalement, ils ont marché vers l'Est: en moins de dix ans, ils ont construit une ligne ferrée de 8.000 kilomètres; et, de ce travail gigan= =tesque, ils s'apprêtent à retirer des fruits très importants: grâce à ses chemins de fer, la Russie est sûre d'obtenir une part énorme des bénéfices de l'exploitation de la Chine. Le mouvement des échanges commerciaux entre la Russie et l'Empire du Milieu est déjà considérable; la majeure partie se fait par Kiachta et consiste presque uniquement en exportations de thé et soie, transportées par caravanes: ce mouvement représentait en 1895 environ 8.500.000 Taëls Haikwan; les autres échan= se font par mer. (Ses ports ouverts à Odessa - 6.300.000

taëls) et par la Mandchourie - (1.800.000 Taëls).

	Exportations	Importat.	Total -
p. Kiachta -	8.500.000 Tls	———	8.500.000 Tls.
p. mer (Odessa) -	4.500.000 »	1.800.000 -	6.300.000 »
Mandchourie	2.750.000 »	———	2.750.000 »
Total -	15.750.000 »	1.800.000.	17.550.000 »

Les importations et exportations Russes par mer étant relativement faibles ne donnent donc pas lieu à un important mouvement de navigation: la marine marchande russe dans les ports chinois est representée seulement par un tonnage de 150.000 tonnes.

Les Etats-Unis, dont les relations commerciales avec la Chine, datent de 1842, sont appelés par leur situation dans le Pacifique Nord à voir s'augmenter progressivement le mouvement de leurs echanges avec l'Empire Chinois. San-Francisco, le premier port de l'Union américaine sur l'Ocean Pacifique doit en grande partie sa prospérité à ses relations avec les ports ouverts.

Les Américains achetent moins aux Chinois qu'ils ne leur vendent: leurs achats consistent surtout en thé, soie, paille tressée; l'importation américaine en Chine consiste en metaux en barres et ouvrés, machines, tissus, objets d'alimentation, etc. L'ensemble represente une valeur totale de 32.3000 taëls haïkwan, c'est

à dire un chiffre supérieur à celui des importations et exportations réunies des Etats de l'Europe Continentale, moins l'empire Russe. Sans ce chiffre, 15.300.000 Taëls Haïkwan représentent les expor=
=tations et 17 millions les importations.
Le pavillon des Etats-Unis dans les mers de Chine n'est cependant pas représenté par un fort tonnage: 80.000 tonnes seulement en 1895.
Avec les progrès continuels, ~~ces chiffres sont destinés~~ de l'industrie américaine, ces chiffres sont destinés à subir de l'augmentation; l'acquisition des Philippines par les Etats-Unis va permettre aux Américains d'occuper une admirable situation écono=
=mique et politique dans les mers de l'Asie Orientale et d'accroître leurs échanges commerciaux avec la Chine.
La situation géographique du Japon vis à vis de la Chine a beaucoup contribué à favoriser les relations d'ordre économique entre ces deux pays; mais, c'est surtout depuis les progrès accomplis par la nation japonaise en matière politique et industrielle que ces échanges ont pris de l'extension. Lors de la guerre Sino-Japonaise, on a cru que les événements de 1894 auraient pour conséquence de nuire au développement normal des relations commerciales entre ces deux Etats; il n'en a rien été. Si, au traité de Shimonoseki, ~~Nagasaki~~, le Japon n'a pas retiré de sa victoire les fruits qu'il en avait espérés au point de vue

politique, il a du moins su profiter des avantages d'ordre commercial que les clauses de ce Traité ont concédés aux étrangers ayant en Chine des intérêts économiques.

La concurrence que les marchandises japonaises font aux marchandises étrangères sur les marchés chinois est redoutable ; depuis plusieurs années, les filateurs anglais et Indiens voient les cotonnades du Japon rivaliser de bon marché avec les pro=
=duits de Manchester ou de Bombay et faire l'objet d'une importation dont la valeur augmente d'année en année ; c'est qu'en effet, du moins pour l'instant présent, tout favorise le mouvement des importa=
=tions japonaises en Chine : la proximité des débouchés, un outillage industriel aussi perfection=
=né que dans les usines de l'Angleterre et de l'Inde, enfin, le bon marché de la main d'œuvre.

Tous les ans, le Japon exporte de la Chine pour une quinzaine de millions de Taëls de marchandises ; ses importations dans ce pays ~~[illegible]~~ qui étaient en 1895 de 6 millions représentent aujourd'hui le double. Ce commerce donne lieu à un mouvement maritime d'un tonnage moyen de 150.000 tonnes représentant la part du pavillon japonais dans les ports ouverts. Toutefois, il ne faut pas se mon=
=trer optimiste sans réserve au sujet de l'avenir économique du Japon ; sans doute, les conditions de l'industrie japonaise sont telles qu'elles permettent aux exportateurs de ce pays de rivaliser avec les commerçants et industriels de la Grande

Bretagne et des Indes pour alimenter de coton filé ou même tissé, par exemple, le marché chinois. Mais ces conditions sont destinées à subir une évolution qui les modifiera. Ainsi, les progrès de l'industrialisme japonais qui jusqu'ici n'ont pas rendu sensiblement plus coûteuse la main d'œuvre, amènent pourtant peu à peu une augmentation du prix des salaires, et la hausse du coût de la main d'œuvre s'accentuera davantage quand les théories socialistes, ce qui est fatal, auront été propagées dans l'Empire du Soleil Levant; de même, le charbon japonais si utile au fonctionnement industriel de ce pays, coûte de plus en plus cher et l'élévation progressive du prix de la houille contribuera certainement à modifier les conditions industrielles du Japon.

Une autre cause, d'ailleurs, limitera, dans un avenir plus ou moins lointain, les progrès économiques de la nation japonaise: c'est le développement industriel de l'Empire Chinois lui-même. En étudiant les principaux articles d'importation et d'exportation du commerce de la Chine, nous avons vu que le coton produit par le sol chinois et manufacturé dans les filatures indigènes, faisait l'objet d'un trafic de plus en plus important, et pouvait rivaliser avec les produits similaires provenant de l'étranger.

Le commerce Japonais peut et pourra, pendant quelque temps encore, faire éprouver des craintes sérieuses aux négociants étrangers en rapports commerciaux avec la Chine ; mais lui aussi, aura à redouter, dans un temps plus ou moins long, une concurrence que l'on soupçonnait à peine, il y a cinq ans -

D'autres Etats encore ont, avec l'Empire chinois, des relations commerciales ; mais le mouvement d'échanges de chacun de ces pays avec la Chine ne saurait être comparé au chiffre d'affaires des Etats que nous venons d'examiner. On peut évaluer à 15 ou 20 millions de Taëls haïkwan la valeur des exportations et importations de ces pays en Chine - Ces vingt millions de Taëls se répartissent entre l'Italie, le Portugal qui, par Macao, fait un commerce d'environ 3 millions de taëls avec l'Empire Chinois ; l'Espagne, le Danemark dont le pavillon figure au troisième rang avec un tonnage de 300.000 tonnes, l'Autriche (120.000 tons), les Républiques américaines -

---

Troisième Partie

Avenir du Marché Chinois -

Ressources multiples de l'Empire chinois ; - causes tendant à limiter ou à retarder le développement commercial de la Chine — Comment l'intervention étrangère pourra modifier les conditions économiques de ce pays -

Dans les chapitres qui précèdent, nous avons essayé de montrer ce qui avait été jusqu'ici le commerce extérieur de la Chine ; et nous avons constaté qu'il suivait un mouvement progressif mais très faible. Ce pays, le plus étendu et le plus peuplé de tous les Etats n'est cependant pas un de ceux dont les échanges commerciaux avec l'étranger sont représentés par les statistiques les plus élevées. L'Inde et l'Australie, moins vastes, présentant moins de ressources naturelles que la Chine, ont un mouvement commercial bien autrement important que cet état.

Si l'on envisage l'immensité de l'Empire chinois et ses conditions géographiques, on constate que toutes les altitudes, que tous les climats, depuis les glaces du Petchili jusqu'aux régions tropicales de la Chine méridionale, s'y rencontrent

Or, cette variété des aspects géographiques favorise les conditions de la vie agricole qui, grâce à la diversité des milieux, affecte des formes multiples : c'est ainsi que l'opium et le thé peuvent être cultivés sur les hauteurs, à de grandes altitudes ; le blé, dans les régions moyennes et le riz dans les basses terres. De nombreuses et grandes voies fluviales facilitent l'irrigation des cultures et le transport des marchandises.

Le sous-sol est également remarquable par la richesse et la variété des gisements minéraux : on y rencontre tous les métaux connus ; et, ce qui est d'une importance capitale pour la vie industrielle de cet Etat, la houille y est très abondante.

Enfin, pour compléter les éléments de la mise en valeur de la Chine, l'exploitation de ces immenses ressources naturelles trouve, à sa disposition, une excellente et abondante main d'œuvre. Les Chinois présentent en effet, de grandes qualités physiologiques et morales très appréciables chez l'ouvrier et le commerçant ; ils sont d'une grande sobriété, énergiques, acharnés au travail, et remarquables par leur grande force de résistance ; la population des provinces méridionales à laquelle appartiennent les nombreux chinois qui émigrent en Cochinchine ou à Singapore se

distingue par l'esprit d'entreprise ; les habitants des côtes s'embarquent très volontiers à bord des steamers étrangers et forment d'excellents marins.

Industrieux, économes, aimant le négoce et la banque, les Chinois sont peut-être le peuple le plus commerçant du monde - L'honnêteté de leurs marchands a été certifiée par tous ceux qui ont eu, avec eux, des relations commerciales, et il est intéressant de signaler la crainte qu'éprouvèrent les négociants étrangers établis au Japon de voir leurs employés chinois appelés à aller servir militairement pendant la guerre Sino-Japonaise - On peut aussi donner comme exemple de la probité commerciale des Chinois, les fameux banquiers Shens célèbres par leur honorabilité, leur richesse et les services qu'ils rendent en facilitant les transac-tions à travers tout l'Empire.

Quand on rapproche ces admirables conditions naturelles et sociales, de la situation commerciale de l'Empire Chinois, on se demande quelles sont les causes qui limitent le développement économique de ce pays - En premier lieu, l'engour-dissement économique de la Chine est, en grande partie, dû à l'esprit de l'administration dans cet Etat. L'administration chinoise est tyrannique, oppressive et corrompue ; et cette machine

administrative, détestable à bien des égards, l'est surtout en ce sens qu'elle est un obstacle sérieux à tout progrès ; l'esprit de routine s'y manifeste continuellement, et dans les moindres occasions. Un homme d'initiative veut-il établir une industrie, si modeste soit-elle ; aussitôt, il attirera sur lui l'attention des mandarins qui se montrent généralement défavorables à ce genre d'entreprises et tentent de les étouffer ; quelquefois les fondateurs d'établissements industriels obtiennent l'assentiment des autorités locales, mais il faut les intéresser dans l'affaire, et distribuer des pots de vin ; souvent, tout bénéfice disparaît, et l'industriel rebuté renonce à son entreprise -

La religion des Chinois, envisagée telle qu'elle résulte des enseignements métaphysiques et moraux des grands sages de la Chine, ne saurait être regardée comme une des causes qui font obstacle au progrès économique du Céleste Empire ; mais à côté de la philosophie religieuse pure, on doit faire la part des superstitions grossières du peuple chinois, qui ont beaucoup nui à l'introduction en Chine de la civilisation européenne ; leurs idées sur les influences géomantiques (feng-shui), ont longtemps empêché le gouvernement chinois de

laisser établir dans l'Empire des lignes télégra=
=phiques, sous prétexte que les fils et les poteaux
troublaient les génies de l'air et de l'eau.
Nous avons vu, tout à l'heure, que le peuple chinois
présentait des qualités remarquables d'endurance
physique, d'industriosité et de probité ; malheureuse=
=ment le manque d'originalité, l'esprit d'imitation
et la routine nuisent considérablement au dévelop=
=pement de ces qualités ; parfois même, elles sont
complètement annihilées par l'abus de l'opium ;
les ravages de ce poison sévissent surtout chez les
gens du peuple dont la force de résistance est
déjà diminuée par le surmenage et par les
privations ; et qui passent leurs nuits et leurs
instants de repos à fumer, dans d'horribles taudis,
des produits de qualité inférieure.
Il est enfin une cause qui s'oppose à la transforma=
=tion économique de la Chine : cette cause à laquelle
on remédiera très difficilement, c'est la haute
opinion qu'ont les Chinois de leurs institutions et
de leurs civilisations et la répugnance qu'ils
éprouvent à se conformer aux usages et aux idées
modernes ; depuis plusieurs siècles, l'âme chinoise
est la même, et les générations n'ont fait que
graver de plus en plus profondément dans la race
les caractères de cette antique civilisation ; quand,
par un contact plus intime des races, le Chinois
aura appris à connaître le "Barbare", il est

probable que les obstacles qui s'opposent au progrès industriel et commercial de la Chine, disparaîtront ; mais ce contact, les Chinois ne semblent pas vouloir l'établir eux-mêmes ; aussi, les étrangers se disposent-ils à prendre les devants en intervenant de toutes les manières dans les affaires politiques et commerciales du Céleste Empire ; ils ont commencé par se faire accorder la liberté de faire des transactions dans un certain nombre de ports ; puis ils ont obtenu la faculté d'établir eux-mêmes un contrôle sur les douanes extérieures ; enfin, à l'heure présente, ils se font donner des concessions territoriales, des ports ; et délimitent déjà les sphères d'influence de chacun des principaux Etats en Chine.
Le gouvernement impérial, après des difficultés et des tergiversations innombrables a permis aux Européens d'établir un réseau télégraphique qui est bien loin d'être complet et quelques lignes de chemins de fer ; au point de vue industriel, les concessions faites aux étrangers par le gouvernement chinois sont presque nulles : les usines ne s'élèvent pas hors du territoire des concessions européennes ; le nombre des mines en exploitation est absolument insignifiant, lorsqu'on envisage l'abondance

et la richesse des gisements miniers du sol chinois.

Il reste donc encore beaucoup à faire pour que l'exploitation économique de la Chine puisse s'accomplir d'une manière profitable: c'est ainsi que l'amélioration du régime administratif, la suppression des douanes intérieures, la réforme de la législation minière de l'Empire, l'ouverture de tous les ports et de tous les fleuves à la navigation internationale, la répression de l'opiomanie, sont des mesures qui s'imposent; mais toutes ces mesures n'auront sur la vie économique et sociale de la Chine qu'une influence très platonique tant que l'âme chinoise elle-même n'aura pas été transformée: la connaissance des choses de l'occident et le temps pourront seuls influer sur les mœurs et les idées de la Chine: or ce contact entre les races jaunes et les races blanches commence à peine.

Si infimes que soient les résultats obtenus, il serait injuste de les méconnaître; et si les statistiques donnent, pour le commerce extérieur de la Chine, des chiffres qui ne sont pas encore très élevés, on doit pourtant constater que ces chiffres s'accroissent chaque année, et que, si faible que soit le mouvement

des échanges, ce n'en est pas moins un mouvement progressif.

D'ailleurs, il n'est peut-être pas très désirable, dans l'intérêt général, que cette transformation économique de la Chine s'effectue trop brusquement ; elle s'accomplira toujours trop vite, au gré des producteurs étrangers ; sans concevoir d'une manière précise ce que sera le marché chinois dans un siècle ou même dans cinquante ans, on s'imagine aisément les conséquences économiques qu'auront, dans le monde entier, les progrès de l'industrie et du commerce de la Chine.

Que deviendront, en effet, les filateurs de l'Angleterre, des Indes et du Japon, les agriculteurs américains, français, russes et italiens, les grands industriels des Etats-Unis, de l'Australie et de la Grande Bretagne quand les producteurs étrangers établis en Chine et les producteurs indigènes eux-mêmes auront transformé les conditions économiques de l'Empire Chinois au point de pouvoir, non seulement fournir à la consommation du Céleste-Empire, mais aussi de pouvoir envoyer, sur tous les marchés du globe, des céréales, des tissus, des

métaux bruts et ouvrés, de la houille, tous produits qui auront la prépondérance, dans les marchés étrangers, à cause de leur bas prix?

Il en résultera fatalement, pour les autres Etats, une crise économique générale ~~à cell~~ analogue à celles du coton en Angleterre et du blé dans l'Europe continentale, mais présentant en outre des caractères d'universalité et d'intensité qui feront d'elles une formidable catastrophe. Ainsi, se trouvera justifié le péril jaune qui, croyons-nous, n'est pas aussi illusoire qu'on le pense, du moins en matière économique; péril que les races blanches auront fait naître elles-mêmes

---

P. Drouin.